

CENTRO UNIVERSITÁRIO ALVES FARIA – UNIALFA
PROGRAMA DE MESTRADO ACADÊMICO EM DIREITO CONSTITUCIONAL
ECONÔMICO

GABRIEL FRANCO PACHECO

A responsabilidade dos aplicativos de transporte no fomento à inclusão da pessoa
com deficiência no Município de Goiânia, Goiás, Brasil.

Goiânia

2023

GABRIEL FRANCO PACHECO

A responsabilidade dos aplicativos de transporte no fomento à inclusão da pessoa com deficiência no Município de Goiânia, Goiás, Brasil.

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Direito Constitucional Econômico do Centro Universitário Alves Faria como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre, sob orientação do Prof. Dr. Henrique Garbellini Carnio.

Goiânia

2023

Catálogo na fonte: Biblioteca UNIALFA

P116r

Pacheco, Gabriel Franco.

A responsabilidade dos aplicativos de transporte no fomento à inclusão da pessoa com deficiência no Município de Goiânia, Goiás, Brasil. / Gabriel Franco Pacheco. – 2023.

71 f.: 30cm.

Orientador: Prof. Dr. Henrique Garbellini Carnio.

Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Direito Constitucional Econômico, Centro Universitário Alves Faria (UNIALFA) – Goiânia, 2023.

1. Direitos Humanos. 2. História da Exclusão. 3. Economia Compartilhada. 4. Pessoa com Deficiência. I. Carnio, Henrique Garbellini. II. UNIALFA. III. Título.

CDU: 346:376

GABRIEL FRANCO PACHECO

A responsabilidade dos aplicativos de transporte no fomento à inclusão da pessoa com deficiência no Município de Goiânia, Goiás, Brasil.

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Direito Constitucional Econômico do Centro Universitário Alves Faria como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre.

Goiânia, 31 de agosto de 2023.

Banca examinadora:

Prof. Dr. Henrique Garbellini Carnio (Orientador)

Prof. Dr. Ricardo Pereira de Freitas Guimarães (Examinador interno - FADISP)

Prof.^a Dr.^a Cláudia Marcia Costa (Examinadora externa - MACKENZIE)

Dedico esse trabalho à minha esposa Stephanny e aos meus filhos: Catarina, “Cometinha” e Augusto.

Agradecimentos

À minha amada esposa Stephanny, por entender os momentos de ausência do convívio familiar e pelo amor e companheirismo de sempre. Aos meus amados filhos Catarina e Augusto, que espero encontrarem um mundo mais fraterno e inclusivo, e ao nosso marcante, inesquecível, lindo “Cometinha” que, apesar de sua breve passagem entre nós, muito nos ensinou.

Aos meus pais, Roberto e Cáritas, pelo amor que sempre dedicaram a mim, sendo muito importantes em mais essa etapa de minha vida. Além disso, agradeço por compartilharem comigo parte de suas experiências acadêmicas. A minha irmã, Mariana que, apesar da distância física, demonstra grande entusiasmo com as minhas conquistas. Ao meu cunhado Radamés pelos momentos felizes compartilhados, e aos meus lindos e amados sobrinhos Marcus e Victor. À Minha cunhada Andrea pela inestimável ajuda na revisão do “*abstract*”

Ao Professor, Henrique Garbellini Carnio, por sempre me incentivar no caminho da pesquisa acadêmica e orientar esse trabalho com apontamentos precisos e valiosos. Agradeço pela disponibilidade e atenção que sempre dispensou a mim nos momentos das angústias acadêmicas durante a produção desse trabalho.

Aos colegas, professores e funcionários da UNIALFA pelos momentos de compartilhamento sincero e fraterno, que dividimos ao longo dessa caminhada.

Aos meus queridos avós Izidoro (*in memorian*) e Euripa, Adolfo e Augusta (*in memorian*), pelos exemplos práticos de vida e amor à família que sempre me deram. Nossos laços de amor não se limitam ao plano terreno.

A todos meus amigos e familiares pelos momentos inesquecíveis compartilhados. Vocês são verdadeiros agentes de inclusão em minha vida.

A todos os médicos e fisioterapeutas que tive ao longo de minha trajetória. Cada um, a seu modo, foi importante na minha vida para que eu chegasse aqui.

A todos os que de alguma forma lutaram e lutam ao meu lado por inclusão social.

Você aí em pé, você não deve saber

Como é o mundo aos olhos de quem sofre ao se mover

Você aí em pé, você não deve saber

Como é o mundo aos olhos de quem sofre ao se mover

Música: Ponto de vista.

Herbert Lemos de Souza Vianna

Resumo

Esta pesquisa discute a responsabilidade dos aplicativos de transporte no fomento da inclusão da pessoa com deficiência física de mobilidade como consumidor desse serviço. O objetivo é debater o papel das empresas de transporte por aplicativo em contribuir para a mobilidade de pessoas com deficiência à luz do Direito Constitucional Econômico, estimular o debate acadêmico sobre a questão e apontar possíveis soluções para melhoria na prestação desse serviço para a pessoa com deficiência. Para o alcance desses objetivos, bem como de uma compreensão mais ampla e profunda sobre a questão, o trabalho está dividido em quatro partes: i) aspectos históricos da exclusão da pessoa com deficiência; ii) evolução da legislação pertinente à pessoa com deficiência; iii) considerações sobre consumo colaborativo e economia compartilhada nos tempos atuais e desafios regulatórios associados a esse modelo econômico; e iv) constitucionalidade do fomento empresarial à acessibilidade por parte das empresas privadas. Na construção do trabalho foram utilizadas fontes bibliográficas e documentais, vídeos com relatos de especialistas, leis do âmbito federal e municipal, artigos científicos em revistas e periódicos especializados. As reflexões proporcionadas pela execução desse trabalho permitem afirmar que, sob o aspecto legal, o Estatuto da Pessoa com Deficiência representa grande avanço para a inclusão da pessoa com deficiência na sociedade. Nesse contexto, os aplicativos de transporte, podem ser importantes parceiros na missão de inclusão, em que pesem os desafios regulatórios que precisam ser enfrentados e superados no modelo de economia compartilhada. Como conclusão dessas reflexões, depreende-se ser constitucional a obrigação de que os aplicativos possuam carros acessíveis para o público com deficiência. Ao final são apresentadas possíveis soluções para melhoria na prestação de serviço de transporte por aplicativo para a pessoa com deficiência.

Palavras-chave: Direitos Humanos; Direitos Sociais; Pessoa com Deficiência; Economia Compartilhada; História da exclusão; Luta pela inclusão.

Abstract

This research discusses the responsibility of transport applications in promoting the inclusion of people with physical mobility disabilities as consumers of this service. The objective is to debate the role of transport companies by application in contributing to the mobility of people with disabilities based on the Economic Constitutional Law, in order to stimulate academic debate on the issue and to point out possible solutions to improve the provision of this service for people with disabilities. To achieve the objectives, as well as to develop a broader and deeper understanding of the issue, the research is divided into four parts: i) historical aspects of the exclusion of people with disabilities; ii) evolution of legislation pertaining to people with disabilities; iii) considerations on collaborative consumption and sharing economy in current times and also on regulatory challenges associated with this economic model; and iv) constitutionality of business promotion of accessibility by private companies. Bibliographical and documentary sources, videos with expert reports, federal and municipal laws, scientific articles in magazines and specialized periodicals were used in the construction of this academic writing. The reflections provided by the execution of this work allow us to conclude that, under the legal aspect, the Statute of the Person with Disability represents a great advance for the inclusion of the person with disability in society. Regarding transportation apps, they can be important partners in the inclusion process, although there are important regulatory challenges to be faced and overcome in the sharing economy model. As a result of these reflections, it is inferred that it is a constitutional obligation that the apps have accessible cars for people with disabilities. At the end of this writing, possible solutions are developed to improve the provision of transport services by application for people with disabilities.

Key Words: Human rights; Social rights; Person with Disability; Shared economy; History of exclusion; Fight for inclusion.

Sumário

INTRODUÇÃO	11
1. A PESSOA COM DEFICIÊNCIA AO LONGO DA HISTÓRIA	15
1.1. DEFICIÊNCIA ENTRE OS INDÍGENAS	18
1.2. DEFICIÊNCIA ENTRE OS ESCRAVOS	21
1.3. A PESSOA COM DEFICIÊNCIA NA CONTEMPORANEIDADE	24
2. A INCLUSÃO DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA EM SOCIEDADE	28
2.1. A EFETIVAÇÃO DOS DIREITOS SOCIAIS	29
2.2. ESTATUTO DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA OU LEI BRASILEIRA DE INCLUSÃO DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA	32
3. A SOCIEDADE DO CONSUMO NOS DIAS ATUAIS.....	35
3.1. CONSUMO COLABORATIVO	40
3.2. CONSIDERAÇÕES A RESPEITO DA ECONOMIA COMPARTILHADA	44
4. CONSTITUCIONALIDADE DO FOMENTO PARA ACESSIBILIDADE.....	49
4.1. NATUREZA JURÍDICA DOS SERVIÇOS PRESTADOS POR APLICATIVOS DE TRANSPORTE	52
4.2. APLICAÇÃO DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR NAS RELAÇÕES ENTRE APLICATIVOS DE TRANSPORTE E SEUS USUÁRIOS	56
4.3. EFICÁCIA HORIZONTAL DOS DIREITOS HUMANOS	58
CONCLUSÃO	63
REFERÊNCIAS.....	65

Introdução

Este trabalho discute a responsabilidade dos aplicativos de transporte no fomento da inclusão da pessoa com deficiência física, mais especificamente daquela com deficiência de mobilidade, como consumidor desse serviço, com foco em ações desenvolvidas no Município de Goiânia, Goiás, Brasil.

O conceito de pessoa com deficiência adotado nesse estudo é aquele estabelecido no âmbito da Convenção sobre os Direitos da Pessoa com Deficiência - CDPD (ONU, 2006), que se configura em um marco inovador ao definir pessoas com deficiência, em seu artigo 1º, como “[...] 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”.

Como ressalta Brandão (2023), foi a partir dessa Convenção que se passou a considerar a deficiência como uma construção social e uma questão contextual. Oportuno registrar que a Convenção, aprovada pela ONU em 2006, foi incorporada ao direito brasileiro com status de emenda constitucional pelo Decreto-Lei N.º 6.949 de 25 de agosto de 2009 (Brasil, 2009).

Brandão (2023) destaca ainda a opção na CDPD pela ausência de formulação do conceito como algo acabado, revelando um processo de contínuo aperfeiçoamento de um conceito em evolução, e a existência de uma relação dinâmica entre a limitação provocada pela deficiência e a barreira que impede o exercício de um direito, uma liberdade ou um dever, o que significa dizer que a deficiência não é criada por uma característica intrínseca ou essencial do sujeito, mas por dificuldades da sociedade em incluir as pessoas de modo geral em suas especificidades. Isso significa compreender a condição de deficiente não mais como uma característica do indivíduo, mas, antes de tudo, resultante do contexto social. Não constitui atributo da pessoa, mas um conjunto de diagnósticos funcionais, médicos e psicológicos.

Para que se alcance uma compreensão mais ampla e profunda sobre a questão, esse trabalho traz uma digressão histórica sobre a forma que a pessoa com deficiência foi tratada ao longo do tempo, bem como um registro da evolução do arcabouço legal sobre a questão.

Tendo em vista que este estudo tem como foco as pessoas com deficiência física de mobilidade como consumidores de serviços de aplicativos de transporte, resulta necessário discutir também o vocábulo consumidor, que traz em sua conceituação algumas incertezas no âmbito jurídico.

O conceito de consumidor é basilar para a discussão em torno da relação de consumo, formada pela tríade: consumidor, fornecedor e objeto da relação de consumo. Benjamin (1988) registra algumas áreas de disputa conceitual: a) quanto à natureza do sujeito protegido: pessoa natural ou jurídica; b) quanto à necessidade de vínculo contratual: só com contrato ou também em relações jurídicas extracontratuais; c) quanto à finalidade da aquisição do bem ou produto: para uso privado, pessoal, familiar, não profissional e comercial; d) quanto à qualidade do objeto da relação de consumo: apenas bens ou também serviços; e) quanto ao tipo de bens: móveis ou imóveis; f) quanto ao tipo de serviço: só privados ou também serviços públicos.

As relações de consumo são complexas, pois incluem interesses distintos e frequentes inovações. Nesse contexto, se insere a economia compartilhada, ou economia colaborativa, impulsionada pelos avanços tecnológicos, especialmente a conectividade digital e as plataformas *online*, que facilitam o compartilhamento de bens, serviços e informações.

A economia compartilhada traz benefícios e, por outro lado, apresenta também desafios regulatórios. Dentre os benefícios pode-se verificar uma maior eficiência no uso de recursos, a redução de custos e amplificação do acesso a serviços de qualidade a preços acessíveis, além da promoção da sustentabilidade ambiental. No entanto, enfrenta importantes desafios regulatórios, questões de segurança e preocupações com a proteção dos direitos dos trabalhadores. À medida que esse modelo econômico se desenvolve, é necessário equilibrar a inovação e os benefícios sociais com a proteção dos interesses de todas as partes envolvidas. (Bostman, 2011).

Com fulcro na premissa de que os aplicativos de transporte não mais deixarão de existir em nossa realidade, e considerando que o Estado seja ineficiente em garantir transporte acessível de forma satisfatória ao atendimento da população com deficiência física (Rolnik e Klintowitz, 2011), surge o questionamento sobre a possibilidade de que as empresas prestadoras desse serviço possam ser compelidas a atuar fomentando a inclusão social da pessoa com deficiência (PCD).

É necessário avançar na discussão sobre a responsabilidade dessas empresas na inclusão da pessoa com deficiência, para que se alcance uma melhor prestação de serviço por parte delas, assegurando os direitos desse segmento de consumidores, alicerçado em um debate que está inserido no artigo 170 da Constituição Federal de 1988, mais precisamente no inciso V (Brasil, 1988).

Ressalte-se que cada município tem a possibilidade de legislar sobre o transporte mediado por aplicativo. Em Goiânia, o Decreto 2.890, de 6 de outubro de 2017, regulamentado pela Lei Federal 12.587, de 03 de janeiro de 2012, “estabelece normas para a exploração da atividade econômica de transporte privado individual remunerado de passageiros e o uso intensivo do viário urbano do Município de Goiânia, mediante a utilização de Operadora de Tecnologia”.

O poder judiciário, assim como o executivo e o legislativo, possui papel importante nessa luta. O poder executivo assumindo protagonismo na fiscalização dos aplicativos de transporte e adotando políticas públicas visando conscientizar a população em geral. O legislativo atualizando a legislação pertinente, e o judiciário não deixando que eventuais lesões ou ameaças a esses direitos fiquem sem a devida resposta estatal, conforme preconiza o art. 5º, inciso XXXV da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.

O fomento da participação do ente privado ajudará o consumidor, quando pessoa com deficiência, a ter garantido seu direito de ir e vir. Uma vez que esse segmento participe mais ativamente, passa a ter sua dignidade respeitada e preservada, como preconiza a Constituição Federal, além de alcançar uma maior participação no mercado de consumo, contribuindo para o desenvolvimento econômico de cada município onde ocorra, e em consequência, de todo o País.

Compreendido este contexto, surge a ideia do presente trabalho, cujo objetivo é discutir o papel dessas empresas de transporte por aplicativo em contribuir para mobilidade de Pessoas com Deficiência à luz do Direito Constitucional Econômico, de modo a compreender se é ou não constitucional a obrigação de que os aplicativos possuam carros acessíveis para o público com deficiência. Além desse objetivo central, pretende-se apontar possíveis soluções para melhoria na prestação de serviço por aplicativos para a pessoa com deficiência, e assim contribuir para construção de uma sociedade inclusiva, em consonância com os ditames da Constituição Federal de 1988.

Para o alcance de seus objetivos, esse trabalho está dividido em quatro partes. A primeira visa demonstrar a exclusão da pessoa com deficiência ao longo da história, bem como apresentar o estado atual do tratamento dispensado a esse segmento marginalizado da população (Figueira, 2021).

A segunda parte trata do atual estado da legislação pertinente à pessoa com deficiência, que se fundamenta no Estatuto da Pessoa com Deficiência, ou Lei Brasileira de Inclusão, que se constitui na regulamentação no âmbito nacional de uma obrigação internacional pactuada junto à Organização das Nações Unidas (ONU) a partir da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência.

Na terceira parte são feitas considerações a respeito da economia compartilhada, que vem atualmente substituindo modelos tradicionais de consumo, com a crescente utilização de inovações que surgem em grande velocidade, alavancadas pelos avanços na tecnologia da informação, com significativo impacto na oferta de serviços compartilhados.

A quarta e última parte, aborda a constitucionalidade do fomento empresarial à acessibilidade por parte das empresas privadas, na perspectiva de que elas possam atuar auxiliando o poder estatal em um objetivo muito caro para Constituição Federal de 1988, que é o de construir uma sociedade livre, justa e solidária.

Essa pesquisa científica se insere na linha de pesquisa de “Desenvolvimento econômico, regulação econômica, direito concorrencial e políticas de fomento empresarial” do Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* do Centro Universitário Alves Faria, e visa, além de seu objetivo central, oferecer argumentações que possam estimular o debate acadêmico a respeito do papel das empresas privadas no fomento da acessibilidade, bem como travar um debate sobre a constitucionalidade desse fomento.

Na construção desse trabalho foi adotado o método científico dedutivo, com foco em responder a questionamentos sobre a constitucionalidade do fomento da acessibilidade por parte das empresas prestadoras de serviço de transporte privado.

A fim de cumprir essa proposta com o devido rigor científico, foram utilizadas fontes bibliográficas e documentais, vídeos com relatos de especialistas, leis do âmbito federal e municipal, com ênfase em obras nacionais que guardam pertinência teórica com o tema exposto, documentos internacionais com a devida tradução para o português, artigos científicos em revistas e periódicos especializados.

1. A pessoa com deficiência ao longo da história

A população com deficiência é um importante segmento social, conhecido como “uma das maiores minorias do mundo”, em frase atribuída a Kofi Annan, enquanto Secretário-Geral da ONU (Brandão, 2023).

Em torno de 15% da população mundial possui algum tipo de deficiência, o que corresponde a 1,2 bilhões de pessoas com algum grau de deficiência ao redor do mundo.

No Brasil, de acordo com o Censo 2010, quase 46 milhões de brasileiros, cerca de 24% da população, declarou ter algum grau de dificuldade em pelo menos uma das habilidades investigadas (enxergar, ouvir, caminhar ou subir degraus), ou possuir deficiência mental, ou intelectual. Considerando somente os que declararam grande ou total dificuldade nas habilidades investigadas, temos mais de 12,5 milhões de brasileiros com deficiência, o que corresponde a 6,7% da população (IBGE, Censo 2010).

Em palestra por ocasião do lançamento dos “Comentários Gerais do Comitê sobre Direitos Humanos”, Isabel Souto Maior (YouTube, 2021) apresenta um breve histórico sobre a luta por inclusão por parte das pessoas com deficiência e ressalta que a tradução dos comentários do Comitê é um passo de extrema importância, pois tira o Brasil do isolamento imposto pela língua, uma vez que o português não é um idioma oficial dos documentos da Organização das Nações Unidas – ONU.

O propósito da Convenção sobre os Direitos da Pessoa com Deficiência (ONU, 2006), como descrito em seu artigo primeiro, é o de “promover, proteger e assegurar o desfrute pleno e equitativo de todos os direitos humanos e liberdades fundamentais por parte de todas as pessoas com deficiência e promover o respeito pela sua inerente dignidade”. O Brasil assinou a convenção, e seu protocolo facultativo, sem ressalvas, em 30 de março de 2007, no ano internacional da pessoa com deficiência (Brasil, 2007). A título de exemplo, a referida convenção possui, dentre seus objetivos, o de garantir igualdade e plena participação às pessoas com deficiência; conferir visibilidade para a situação de vida enfrentada; inserir esse segmento da população na agenda política do país subscritor e, ao fim e ao cabo, dar voz e protagonismo para as pessoas com deficiência no que diz respeito à sua história.

No que concerne à legislação brasileira, a única menção que se tinha a respeito da pessoa com deficiência é uma emenda constitucional. Trata-se da Emenda Constitucional (EC) número 12, apresentada em 17 de outubro de 1978 (BRASIL, 1978), proposta pelo então deputado federal por Pernambuco, Thales Ramalho, do partido Movimento Democrático Brasileiro (MDB). Por essa razão a emenda constitucional ficou conhecida como “Emenda Ramalho”. O deputado federal era pessoa com deficiência devido a sequelas de poliomielite.

A proclamação pelas Nações Unidas, do ano de 1981 como sendo o Ano Internacional da Pessoa com Deficiência, significou um reforço aos esforços que já haviam sido encampados pela sociedade civil, por intermédio dos movimentos em prol da pessoa com deficiência. É sabido que a primeira comissão brasileira a respeito da pessoa com deficiência não contava com a participação de nenhum deficiente em sua composição. Ao ser constatada essa grande falha, a comissão foi composta pelo carioca José Gomes Blanco, que representou todas as pessoas com deficiência àquela época na comissão. (Lanna e Martins, 2010).

Na fase preparatória para as discussões que resultaram na Constituição Federal de 1988, mais precisamente no ano de 1986, o movimento da pessoa com deficiência conseguiu estruturar uma comissão para tratar do tema, o que deu origem ao artigo 203 da constituição, que trata do Benefício de Prestação Continuada.

Conforme mencionado anteriormente, o início da organização do movimento em prol das pessoas com deficiência no Brasil ocorreu no ano de 1978. Em 1989, ocorreu em Brasília o primeiro encontro nacional com intuito de debater o tema dos direitos das pessoas com deficiência. Ainda nesse ano, foi elaborada a primeira lei que trata de políticas públicas voltadas à pessoa com deficiência, a Lei 7.853/89 (Brasil, 1989). Também nesse ano, houve a reestruturação da Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência (CORDE), a qual havia sido criada em 1986.

Em 1995 as questões relacionadas à pessoa com deficiência foram alocadas na área de Direitos Humanos. A criação de uma estrutura de Estado voltada para as pessoas com deficiência, com a criação de coordenadorias e conselhos de direitos nacionais, estaduais e municipais, foi um avanço importante no processo de reconhecimento e seguridade dos direitos da pessoa com deficiência. Posteriormente, no ano de 2000, foram criados órgãos gestores, porém em número insuficiente. As

diversas leis; decretos e políticas públicas, tais como o Decreto de Acessibilidade n.º 5.296/2004, reforçam a importância de se ter órgãos gestores envolvidos nas questões que dizem respeito à pessoa com deficiência (Lanna e Martins 2010).

As conferências dos direitos da pessoa com deficiência também se constituíram em ambiente importante para o debate sobre o assunto. A título de exemplo, algumas leis no Brasil que atualmente tratam da questão da pessoa com deficiência: Lei da Acessibilidade (Lei 10.048 e 10.098/2000 regulamentada pelo Decreto 5.295/2004); Lei de Libras (Lei 10.436/2002 regulamentada pelo Decreto 5.625/2005); Lei do Cão Guia (Lei 11.126/2005 regulamentada pelo Decreto 5.904/2006); Lei do Transtorno do Espectro Autista (Lei 12.764/2012 regulamentada pelo Decreto 8368/2014); Lei da Aposentadoria Antecipada (Lei Complementar 142/2013 que regulamenta o § 1º do art. 201 da Constituição Federal, no que diz respeito à aposentadoria da pessoa com deficiência segurada do Regime Geral de Previdência Social - RGPS); mais recentemente a Lei 14.624/2023, que trata das denominadas deficiências ocultas; dentre outras leis a respeito dessa mesma temática.

Em 2009 foi criada a Secretaria Nacional da Promoção dos Direitos da Pessoa com Deficiência (SNDPD). Algumas políticas públicas destacadas foram a Agenda Social nos anos de 2007 a 2010 e, posteriormente, a política pública “Viver sem limites”, nos anos de 2011 a 2014, que foi basicamente um aprimoramento da política pública anterior (YouTube, 2021).

A convenção da ONU sobre os direitos das pessoas com deficiência em 2006 foi um marco, pois se trata de uma convenção vinculante, e não meramente facultativa, como as demais. Essa convenção foi incorporada em nosso ordenamento jurídico com *status* de emenda constitucional, e, a partir de sua assinatura por parte do Estado Brasileiro, foram elaboradas várias leis e políticas públicas, sendo o Estatuto da Pessoa com Deficiência (EPCD) – Lei 13.146/2015 a mais relevante dentre as que nasceram a partir da assinatura da convenção.

É importante um registro sobre a terminologia utilizada na questão central tratada nesse estudo. A expressão “pessoa portadora de deficiência” é usada pela Constituição brasileira (art. 7.º, XXXI; art. 23, II, art. 24, XIV; art. 37, VIII; art. 203, IV; art. 203, V; art. 208, III; art. 227, § 1.º, II; art. 227, § 2.º; art. 244). Porém, o termo “portadora” realça o “portador”, como se fosse possível deixar de ter a deficiência. Por seu turno, a Convenção da ONU de 2006 utiliza a expressão “pessoas com

deficiência”, no original em inglês “*persons with disabilities*”. Assim, tendo a Convenção *status* normativo equivalente ao de emenda constitucional, houve atualização constitucional da denominação para “pessoa com deficiência”, que deve ser o termo utilizado (São Paulo, 2021).

Embora, a legislação pertinente à temática dos Direitos das Pessoas com Deficiência tenha avançado muito em âmbito mundial, e mais especificamente, no Brasil, ainda há avanços importantes a serem feitos nessa área (Sousa; Mendes e Magalhães, 2023).

1.1. Deficiência entre os indígenas

À época da colonização do Brasil, os portugueses relataram que a compleição física dos povos indígenas, que viviam em solo brasileiro, era de um povo forte e robusto. Coincidência ou não, desde esse período, já havia indício de exclusão das pessoas com deficiência entre os povos originários, pois, aqueles que eram fracos e debilitados, eram excluídos do meio social, ou não raras vezes, condenados à pena de morte pelos membros da tribo em que viviam, como afirmado pelo médico e historiador da Medicina, Lycurgo Santos Filho que, segundo Figueira (2021), afirma de forma incisiva, em um de seus escritos, que “eram raríssimos os aleijados e as deformações reconheciam origem traumática”.

Por outro lado, há alguns relatos em diários de pessoas que faziam essas viagens à época das expedições, que afirmam ser possível encontrar, mesmo que em pequeno número, pessoas com deficiência entre os povos originários. Nos relatos do missionário Francês Jean de Lery, que fez a expedição em meados do século XVI, tais relatos constam no livro “Viagem à terra do Brasil”, de 1578, e são transcritos por Figueira (2021), como a seguir:

“Não são maiores nem mais gordos que os europeus; são, porém, mais fortes, mais robustos, mais entroncados, mais bem-dispostos e menos sujeitos a moléstias, havendo entre eles muito poucos coxos, disformes, aleijados ou doentios”.

Esse historiador informa que relatos dessa natureza foram corroborados pelo pesquisador alemão Carl Friedrich Von Martius, que estudou a região amazônica e em sua obra “Natureza, doença, medicina e remédio dos índios brasileiros”, publicada

no Brasil em 1939, afirma que era possível encontrar indígenas com deficiência no norte do Brasil, como reproduzido no texto a seguir:

“Ecoliose, “pied-bot” e deformações outras de esqueleto não observamos em parte alguma. Provavelmente, quando essas deformidades são hereditárias, o que é admissível, sacrificam as crianças aleijadas, ao nascer. (...) Às vezes aparecem paralíticos e coxos; sua deformidade é sempre de origem traumática. Por causas traumáticas ficam muitas vezes cegos, porém, a catarata só raramente os ataca. Os autóctones brasileiros sofrem mais dos ouvidos que dos olhos. Observamos muitos homens e mulheres completamente surdos; mais numerosos ainda eram os casos de meia surdez”.

Ainda de acordo com Figueira (2021), é possível depreender que mesmo em agrupamentos humanos que admitiam uma convivência restrita das pessoas com deficiência, essa característica era somente adquirida ao longo da vida, não havendo relato das pessoas com deficiência congênita, popularmente conhecida como “deficiência de nascença”.

Com a chegada ao Brasil da Companhia de Jesus, em 1549, chegaram também conhecimentos médicos adquiridos pelos jesuítas na Europa, que passaram a ser os médicos da região, fazendo cirurgias e amputações, dando origem aos primeiros relatos de deficiência feitos pelos jesuítas.

Os primeiros jesuítas chegaram ao Brasil em 1549, liderados pelo padre Manuel da Nóbrega, dedicando-se a catequese de indígenas e colonos. Na Europa estavam em efervescência as ideias protestantes e o objetivo da campanha era defender o catolicismo e difundi-lo nas terras do Ocidente e Oriente.

Nos séculos XVII e XVIII fundaram igrejas e colégios, organizaram os currículos da educação, estabeleceram graus acadêmicos e eram os médicos da região. As aldeias em que os indígenas eram aculturados e cristianizados eram chamadas de reduções ou missões. Nessa época, conforme Figueira (2021), surgem relatos da existência de pessoas com deficiência no Brasil:

“A maioria dessas Missões foi criada na região Sul, próximo aos rios Paraná e Uruguai, onde se reuniam dezenas de milhares de índios, sendo grande também o número de Missões instaladas pelos jesuítas na região amazônica”.

“Pelas descrições das doenças, podemos presumir a existência de pessoas com deficiências congênitas ou adquiridas entre os assistidos pelos jesuítas. Feridas nas pernas, nas cabeças; mortalidade infantil; doenças de pele; males venéreos, como a sífilis; verminoses variadas; problemas oculares; anemia; febres; chagas; tumores; dores de cabeça; paralisias; cólicas; males do estômago, do coração e dos ossos; mordidas de cobra; insônias, sem contar, é claro, as

enfermidades epidêmicas, como varíola e outras. O Brasil foi muitas vezes fustigado por grandes pestes, epidemias, doenças gerais, bexigas, psoríases, tabardilho, câmaras de sangue, tosse e catarro.

Esse autor informa que nessa ocasião foram escritos os primeiros relatos históricos da medicina no Brasil, e que foi por intermédio dos jesuítas que a ciência médica teve início no país. Adicionalmente, afirma que o primeiro “médico” do Brasil pode ser considerado José de Anchieta, o escritor jesuíta espanhol que nasceu nas ilhas Canárias e complementou seus estudos na cidade Coimbra, em Portugal. Sua entrada para Companhia de Jesus se deu em 1551, e em 1553 emigrou para o Brasil na comitiva de Duarte da Costa, tendo como objetivo precípua catequizar os indígenas. A história relata alguns aspectos interessantes dessa saga, que coincide com o surgimento da cidade de São Paulo, como relata Figueira (2021):

“Em 25 de janeiro de 1554, fundou um colégio às margens dos rios Tamanduateí e Anhangabaú. Aos poucos, formou-se em torno dele um povoado que Anchieta batizou com nome de São Paulo. Enviado pelo padre Manuel da Nóbrega a São Vicente, aprendeu tupi, escrevendo a obra “Arte de Gramática da Língua Mais Usada na Costa do Brasil”. Ao lado das obras catequéticas, escreveu poesias marcadas pela visão de mundo medieval.”

José de Anchieta faleceu aos 63 anos, tendo se notabilizado entre os expedicionários da época por seu trabalho assistencial prestado aos enfermos em geral. Tendo sido também um exímio escritor, hoje as cartas escritas por ele são uma importante fonte documental para os pesquisadores saberem como se deu a evolução dos diferentes tipos de doença no Brasil colonial. O jesuíta era um habilidoso cirurgião e era muito bem quisto pelos indígenas. Em uma de suas cartas, Anchieta chama atenção para a ausência ou a raridade de deficientes à época, como registrado por Figueira (2021):

“Achava-se raramente um cego, um surdo, um mudo ou um coxo, nenhum nascido fora do tempo”.
“Quão raras são entre os indígenas as deformidades e os monstros. Em último lugar tratarei destes Brasis, porque ninguém encontrará entre eles qualquer pessoa afetada de alguma deformidade natural, raramente aparece um cego, surdo, mudo, ou coxo, nenhum monstruosamente nascido”.

Vale ressaltar, que à época, conforme relato acima, a deficiência era também chamada de monstruosidade. Havendo inclusive quem classificasse as deficiências conforme o tipo de monstruosidade. Seriam elas de duas espécies: espécies

monstruosas e monstros individuais, essa distinção é medieval e advém de Santo Agostinho. Fora das aldeias, esses “monstros” também eram descritos nas cidades e vilarejos. Conforme informa Figueira (2021), em relatório enviado à Academia de Ciências de Lisboa, publicado em 1799, o médico Bento D’Horta, residente em São Paulo na segunda metade do século XVII, declara-se lisonjeado por descobrir um “monstro” que morava na cidade e tinha “alguma coisa de raro extraordinário que em outra parte não se encontrava”.

Esse conjunto de relatos permite inferir que de fato existiam pessoas com deficiência no início de nossa História, mas é possível supor que, talvez como consequência cultural da política de exclusão dos índios, a sociedade colonial continuasse a segregar e esconder essas pessoas. Até mesmo por motivos de vergonha ou de um completo desconhecimento sobre como lidar com elas.

A superstição era outro fator que corroborava muito para fomentar exclusão, era bem forte desde aquela época. Apontava-se a deficiência como sendo um castigo das divindades oriundas de atos pecaminosos, ou algo que o valha.

Figueira (2021) descreve fatos comuns da cultura de alguns povos indígenas no século XIV, e os relatos históricos atestam condutas, práticas e costumes de eliminação ou o infanticídio de crianças que nascessem com alguma deficiência ou daquelas que viessem a adquirir algum tipo de limitação física ou sensorial. O ato era praticado em rituais de sacrifício com o objetivo de conservar as tradições de seus antepassados.

1.2. Deficiência entre os escravos

Os registros da história do Brasil mostram que a escravidão foi a forma de relação de produção adotada no Brasil do período colonial até o imperial. A prática, marcada primordialmente pela escravização dos povos oriundos da África, vitimizava também os indígenas. No tenebroso e nefasto período dessa barbárie histórica, os escravos eram utilizados em inúmeras atividades, sejam elas domésticas ou vinculadas a agricultura, a mineração e atividades ligadas à produção de açúcar.

Figueira (2021) informa que entre as tribos indígenas, a escravatura era infligida aos prisioneiros capturados nas guerras tribais, além do que os índios reduziam também à escravatura os fugitivos de outras tribos a quem davam refúgio. Esse autor

informa, adicionalmente, que entre as tribos que praticavam a antropofagia, os escravos eram frequentemente devorados durante os rituais e que, com a chegada dos portugueses, os índios passaram a vender muitos dos seus prisioneiros em troca de mercadoria.

Os colonizadores portugueses, ao conheceram os hábitos de vida da comunidade indígena, que incluíam à época elementos como a antropofagia, passaram a nutrir certa desconfiança em relação aos indígenas, o que teria impactado a colaboração em torno da exploração do pau-brasil, de forma a torná-la inviável, desencadeando um processo de dominação e trabalhos forçados conforme relata Figueira (2021):

“A colaboração em torno da atividade do pau-Brasil já não era mais possível, e os colonos tentavam submetê-los à sua dominação, impondo sua cultura, sua religião – função esta que coube aos jesuítas por meio da catequese – e forçando os ao trabalho compulsório nas lavouras, já que não dispunham de mão de obra.

Com o passar do tempo foram surgindo cada vez maiores dificuldades para escravizar os indígenas. Seja porque muitos se rebelaram, seja pelas mortes devido aos maus tratos a que os indígenas eram submetidos na escravidão. Com essa crescente dificuldade que os portugueses passaram a ter no processo de escravização do povo indígena, eles se voltaram à escravização de pessoas do continente africano, como registra Figueira (2021):

“Essa busca por escravos na África foi incentivada por diversos motivos. Os portugueses tinham interesse em encontrar um meio de obtenção de altos lucros com a nova colônia, e a resposta estava na atividade açucareira, uma vez que o açúcar tinha grande aceitação no mercado europeu. A produção dessa matéria-prima exigia numerosa mão de obra na Colônia, e o lucrativo negócio do tráfico de escravos africanos foi a alternativa descoberta, iniciando-se, assim, a inserção desses escravos em nosso país”.

Os navios negreiros chegavam a carregar mais de mil pessoas em uma única viagem, e muita das vezes a mortalidade atingia os elevados números de cinquenta por cento dos tripulantes a bordo. Essas mortes eram resultantes das condições muito precárias, má alimentação, falta de água, falta de espaço dentro da embarcação, falta de ventilação e propagação de doenças. Uma viagem de navio do continente africano

ao Brasil durava, em média, 45 dias, sendo importante ressaltar que muitos escravos ficavam com sequelas em decorrência dessa desgastante viagem.

Os indígenas, bem como os escravos, além da excessiva exploração do seu corpo para uso como força de trabalho, eram submetidos a diversos castigos físicos. Os escravos eram vigiados diuturnamente pelos capitães do mato, que capturavam os fugitivos aplicando-lhes os mais diversos e cruéis tipos de castigos físicos. Como ressalta Figueira (2021), esses açoites eram respaldados por leis da época:

“Um regimento de 1633 estabelecia as etapas de tais castigos: depois de bem açoitado, o senhor mandava picar o escravo com navalha ou faca e aplicar sobre as feridas sal, sumo de limão e urina; depois o escravo punido ficava por alguns dias na corrente; se fosse do sexo feminino, deveria ser açoitada à guisa de baioneta dentro de casa com o mesmo açoite”.

Muito embora, existissem protestos, eles eram tímidos, sem continuidade e sem medidas coercitivas contra os maus-tratos. Figueira (2021) relata a existência informações sobre correspondência de março de 1700 do rei de Portugal, á época, Dom Pedro II, ao Governador-Geral, Dom João de Lencastre na qual Dom Pedro II se mostra indignado com os maus-tratos que o Brasil dispensa aos escravos, e com o consequente surgimento de deficiências físicas advindas desses tratamentos cruéis.

João Cardoso de Miranda, médico da época, escreveu em 1741 um tratado com intitulado “Relação Cirúrgica e Médica”, por meio do qual se pode ter ideia dos principais males e deficiências incapacitantes que se abateram sobre os escravos. Entre os principais males e deficiências que as pessoas da etnia negra eram acometidas nessa época estavam o raquitismo e o escorbuto, causado pela falta de vitamina C, em decorrência da péssima alimentação. O tratamento dado ao paciente que estava com escorbuto era cortar as partes do corpo que apodreceram.

Para que o escravo fosse visto como valioso no mercado de compra e venda, era necessário que ele estivesse sem nenhum tipo de deficiência, para aguentar os trabalhos extenuantes. Conforme relata Figueira (2021), o jornal Diário de Pernambuco, fundado em 1825, trazia em seus anúncios a descrição de como seriam os escravos de preferência: “negros e negras altas e de formas atraentes, bonitas de cara e de corpo e com todos os dentes da frente”. Como se vê, havia uma seleção eugênica e estética de pajens, mucamas e molecas para o serviço doméstico, as negras mais em contato com os brancos das casas grandes.

Segundo Pereira e Saraiva (2017) os negros com deficiência, bem como os índios, eram relegados à vida de abandono nas ruas. As práticas de punições mais usualmente empregadas contra os escravos eram os maus tratos e as mutilações, tais como cortar uma orelha do escravo fugido para que fosse identificado ou seccionar o tendão de Aquiles para impedi-lo de fugir. Eram também comuns castrações, amputações de seios, extração de olhos, fratura de dentes, desfiguração da face e amputações de membros. Os acidentes de trabalho também foram motivo de mutilações dos escravos no Brasil, a exemplo dos acidentes nas engrenagens das casas de moinho que mutilavam mãos e braços.

1.3. A pessoa com deficiência na contemporaneidade

Na antiguidade, em algumas sociedades, os deficientes eram excluídos definitivamente, ou seja, eram mortos. Mais tarde eram vistos como doentes que necessitavam de assistência. Houve um longo caminho até chegar ao conceito de deficiência que temos hodiernamente, como descrito no Art. 2º, caput, do Estatuto da Pessoa com Deficiência (Brasil, 2015), transcrito a seguir:

“Art. 2º Considera-se pessoa com deficiência aquela que tem impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, o qual, em interação com uma ou mais barreiras, pode obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas”.

Registros da história do pensamento filosófico apresentados por Rossetto *et al* (2006) mostram que filósofos de prestígio viam a deficiência como um mau sinal. Por exemplo, Platão afirmava que os que receberam corpos “mal organizados” deveriam ser levados para lugares secretos para serem abandonados, e por consequência desse abandono morrer. Igual destino teriam as crianças com deformidade. Aristóteles, outro importante pensador, asseverava que era proibido alimentar e educar qualquer criança “disforme”. Conforme Rossetto *et al* (2006), com o advento do cristianismo as pessoas com deficiência passaram a ser vistas como seres possuidores de alma. Para esses autores, muito embora esse fato tenha garantido que algumas dessas pessoas não fossem mortas, uma vez que passaram a ser acolhidas pelas famílias e até mesmo pela igreja, tal advento não garantiu a inclusão na vida em sociedade. Os primeiros líderes religiosos, dentre eles Jesus, Mohamed,

Buda e Confúcio, eram a favor de um tratamento mais humanizado em relação às pessoas com deficiência, em razão de uma ética de caridade e bondade por parte desses movimentos religiosos.

De acordo com Maior (2017), a população com deficiência foi sistematicamente excluída do seio social ao longo da história humana. A deficiência era vista como uma forma de pecado que merecia punição. Era preciso eliminar o pecado, no caso, o deficiente. Não raras vezes, as famílias ceifavam a vida dos deficientes como forma de eliminar o pecado.

Outro aspecto bastante triste de nossa história era a famigerada “roda dos expostos”. Esse sistema consistia em portas que possuíam formato cilíndrico, onde as crianças eram abandonadas. No momento em que a porta girava, quem abandonou saía sem que fosse reconhecido. Nessa época, dentre as causas de abandono estava a deficiência. Na sequência desses abandonos, muitas vezes a criança passava a perambular de instituição em instituição e, em anos futuros, essas pessoas passavam a vida à margem da sociedade (Fernandes; Schlesener e Mosquera, 2011).

É importante frisar que muito foi conquistado pelos movimentos sociais encabeçados pelas pessoas com deficiência. A luta das pessoas com deficiência não é algo vinculado apenas a um determinado momento histórico. Essa luta vem gradativamente ganhando força ao longo da história de conquistas da humanidade por direitos e justiça.

O período conhecido na história como renascentismo, que se estendeu do século XIV ao século XVII, foi um período de enorme avanço na medicina, na filosofia, bem como em diversas áreas do conhecimento. Foi nesse período que se começou a dar os primeiros atendimentos para as pessoas com deficiência. Uma época que ficou marcada como sendo o começo da retirada do homem da ignorância e das crenças supersticiosas. Não obstante tudo isso, o preconceito em relação à pessoa com deficiência ainda continuou evidente na sociedade.

O século XIX também foi marcado por avanços na luta das pessoas com deficiência, concretizando a ampliação da assistência a grupos minoritários e marginalizados. Foram criados grupos de assistência para ex-combatentes de guerra mutilados, e a ortopedia evolui muito nessa época visando reabilitar e proporcionar uma vida digna aos veteranos de guerra.

Já no século XX, a sociedade conheceu o nazismo. Esse período da história recente deixou marcas terríveis na humanidade. Logicamente, o nazismo atrapalhou em muito a luta pelos direitos humanos, dando lugar a um palco de atrocidades. A Alemanha nazista, naquela época, tinha política clara de extermínio das pessoas com deficiência. Foi desenvolvido na ocasião um programa de eugenia denominado “vida que não merece ser vivida” (Rossetto et al., 2006). Esse programa era destinado aos deficientes em geral e pessoas com idade avançada, resultando no extermínio de milhares de vidas.

Após a Segunda Guerra Mundial, se intensificou um movimento em diversos países europeus destinado à formação de um modelo de estado que ficou conhecido como “Estado de Bem-Estar Social”. Esse novo modelo de estado busca melhorar a qualidade de vida da população de modo geral, buscando a implantação de políticas públicas que elevem a qualidade de vida das pessoas que neles estão inseridas. Por óbvio, no escopo de ações concernentes a tal modelo de sociedade, também são pensadas políticas públicas com o objetivo de melhorar a qualidade de vidas das pessoas com deficiência.

As sociedades, bem como a legislação que visa assegurar os direitos da Pessoa com Deficiência, evoluíram. Muitas lutas foram travadas para que a pessoa com deficiência fosse vista como sujeito de direitos e deveres na sociedade em que vivemos. Desde lutas pelo uso da nomenclatura correta, até a luta dos dias atuais que é fazer valer os direitos que a sociedade já adquiriu.

Conforme o conceito de constituição sociológica de Ferdinand Lassalle, (Lassalle, 1862) de nada adianta a garantia de direitos em uma folha de papel. Não é a existência de leis escritas que garantem ou não sua efetivação. A título de exemplo, os ingleses não possuem constituição escrita há muitos anos. Seu país funciona de acordo com os ditames da *common law*. Esse sistema jurídico, diferente da civil law adotada pelo Brasil, se vale eminentemente de normas não escritas.

Especificamente sobre pessoas com deficiência no Brasil, Fonseca (2012) observa que o Censo IBGE 2010 revela que 45 milhões de brasileiros declararam-se pessoas com alguma deficiência. Entretanto, apesar do expressivo número de pessoas na população brasileira que vive com algum tipo de deficiência, a nossa infraestrutura ainda não atende a necessidades dessas pessoas.

Os problemas relacionados à acessibilidade nas cidades brasileiras são amplamente difundidos, abrangendo tanto o desrespeito da população às regras de acessibilidade, cordialidade e urbanidade, como a falta de eficiência do poder público em garantir cidades acessíveis para todos os cidadãos.

A falta de conscientização por parte da população em relação às normas de acessibilidade e ao respeito mútuo é um dos fatores que contribuem para essa situação. Muitas vezes, as pessoas não se preocupam em seguir as diretrizes que visam proporcionar acesso igualitário a todos os espaços, seja por falta de informação, indiferença ou mesmo por falta de empatia. Essa falta de comprometimento resulta em barreiras físicas e sociais que dificultam a vida de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, afetando sua autonomia e inclusão na sociedade.

Além disso, a responsabilidade do poder público em assegurar ambientes acessíveis e inclusivos para todos os cidadãos tem sido ineficiente. A implementação de políticas públicas efetivas, a fiscalização adequada e a promoção de investimentos necessários são essenciais para a melhoria da acessibilidade urbana. Infelizmente é comum encontrar infraestruturas inadequadas, como calçadas em mau estado, ausência de rampas de acesso, transporte público inacessível e edifícios sem adaptações adequadas, o que restringe a participação e a mobilidade das pessoas com deficiência.

Diante desse cenário é imprescindível um esforço conjunto da sociedade e do poder público para superar os desafios da acessibilidade urbana. A conscientização da população sobre a importância da inclusão, o cumprimento das normas de acessibilidade e a promoção da empatia são fundamentais. Ao mesmo tempo, é necessário que o poder público assuma a responsabilidade de implementar políticas inclusivas, investir em infraestrutura adequada e garantir a fiscalização eficiente para promover a acessibilidade em todas as cidades brasileiras.

Dessa forma, ao unir esforços, poderemos superar os problemas generalizados de acessibilidade urbana no Brasil e construir cidades mais inclusivas, que promovam a igualdade de oportunidades e a dignidade de todos os seus habitantes.

2. A inclusão da pessoa com deficiência em sociedade

Muito embora a legislação nacional e internacional, no que diz respeito à pessoa com deficiência, tenha evoluído bastante nos últimos anos, como resultado dos diversos movimentos que lutaram pela causa da pessoa com deficiência, ao estudar a literatura dedicada a fazer uma revisão histórica a respeito do tema pode-se perceber que os deficientes foram por muito tempo vistos sob a ótica da exclusão, (Pereira e Saraiva, 2017).

É inequívoco que a inclusão da pessoa com deficiência na sociedade se constitui em processo fundamental para promover igualdade, respeito e garantir que todos os indivíduos tenham oportunidades equitativas de participação em todos os aspectos da vida social, econômica e cultural de uma nação. Essa inclusão não se limita apenas à eliminação de barreiras físicas, mas também envolve transformar atitudes, promover a conscientização e criar ambientes acessíveis e acolhedores.

Entretanto, para que a inclusão da pessoa com deficiência possa ocorrer, é necessário que sejam quebrados estereótipos e preconceitos arraigados na sociedade. É fundamental que se reconheça que a deficiência não define a capacidade de uma pessoa, e que todos têm talentos, habilidades e potenciais únicos. Promover uma mudança de mentalidade, que leve à valorização da diversidade e ao respeito à individualidade, é essencial para que se possa criar uma sociedade inclusiva.

No âmbito do trabalho, é crucial que se promovam políticas e práticas que incentivem e fomentem a contratação e a retenção de pessoas com deficiência. É também de extrema importância a adaptação dos ambientes laborais, de forma que restem atendidas as necessidades específicas dos trabalhadores com deficiência física. A inclusão no mercado de trabalho, além de proporcionar a necessária autonomia financeira dos indivíduos, proporciona uma ativa participação na sociedade, formando um ciclo virtuoso que resulta também no fortalecimento da autoestima e da economia.

Adicionalmente, é necessário assegurar que os espaços públicos, serviços e infraestruturas sejam acessíveis a todas as pessoas. Isso inclui a construção de calçadas sem obstáculos; de edifícios com rampas de acesso; a instalação de elevadores em locais públicos; sinalização adequada para pessoas com deficiência

visual e a disponibilização de transporte público acessível. A eliminação de barreiras físicas promove a independência e a participação plena da pessoa com deficiência na vida social.

A inclusão da pessoa com deficiência na sociedade é um processo complexo e contínuo, que requer a participação ativa da sociedade civil, de organizações não governamentais e de instituições governamentais. Esses atores desempenham um papel crucial na defesa dos direitos das pessoas com deficiência, na promoção de políticas inclusivas e no desenvolvimento de programas e serviços adequados.

Esse processo de inclusão, complexo e contínuo, envolve aspectos psicológicos individuais e psicossociais, como a transformação de atitudes e mudanças culturais, aspectos físicos, como a eliminação de barreiras físicas ao acesso aos diversos ambientes e ao trânsito em calçadas, bem como o desenvolvimento de políticas públicas voltadas à promoção de oportunidades equitativas em todas as esferas da vida.

A construção de uma sociedade verdadeiramente inclusiva requer o compromisso de todos os indivíduos e instituições em promover a igualdade, o respeito e a participação integral das pessoas com deficiência em todos os aspectos da vida social. Nesse sentido, o Estatuto da Pessoa com Deficiência, também conhecido como Lei Brasileira de inclusão (Lei 13.146/2015), como ressaltam Araújo e Costa Filho (2015), foi muito importante ao modernizar e compilar a legislação brasileira sobre o assunto, se constituindo em uma conquista da continua luta travada pela população com algum tipo de deficiência em busca do reconhecimento de seus direitos e o efetivo acesso a tais direitos.

2.1. A efetivação dos direitos sociais

É importante registrar que, embora pontualmente ao longo desse trabalho haja referências a outros direitos, o direito social tratado nesse estudo é, especificamente, o direito ao transporte, o qual, como informam Cidade e Júnior (2016), foi positivado como direito social a partir de 2015 com a Emenda Constitucional 90/2015.

O Brasil possui ampla legislação acerca dos direitos da pessoa com deficiência, da acessibilidade e de outros temas correlatos. Entretanto, é importante frisar que falta, em nosso país, conferir efetividade para essas normas legais, como observa

Madruga (2019), ao afirmar que “a reflexão que se exige nos dias atuais a respeito do constitucionalismo brasileiro é sobre como resolver o problema da aplicabilidade real e efetiva dos direitos sociais implantados pela Carta de 1988”.

Sarmiento (2010) ressalta que poucos temas no Direito Constitucional brasileiro têm sido tão debatidos nos últimos anos como a eficácia dos direitos sociais de caráter prestacional. Conforme esse autor:

“A jurisprudência nacional é extremamente rica nesta questão, e o Brasil é hoje certamente um dos países com o Judiciário mais ativista na proteção de tais direitos”.

“Neste ponto, é notável o avanço ocorrido ao país, sobretudo ao longo da última década. Até então o discurso predominante na nossa doutrina e jurisprudência era o de que os direitos sociais constitucionalmente consagrados não passavam de normas programáticas, o que impedia que servissem de fundamento para a exigência em juízo de prestações positivas do Estado. As intervenções judiciais neste campo eram raríssimas, prevalecendo uma leitura mais ortodoxa do princípio da separação de poderes, que via como intromissões indevidas do Judiciário na seara própria do Legislativo e o Executivo as decisões que implicassem em controle sobre as políticas públicas voltadas à efetivação dos direitos sociais”.

Ainda de acordo com esse autor, objeções à proteção judicial dos direitos sociais podem ser refutadas com vários argumentos, dentre os quais podem ser destacados três. O primeiro se relaciona ao déficit democrático das instituições representativas, o que mina a crença de que os representantes políticos efetivamente vocalizem a vontade dos cidadãos. Esse problema é agravado em países como o Brasil, em que a baixa confiança nas instituições de representação popular é evidente. De acordo com esse autor, nesse contexto a objeção democrática ao ativismo judicial diminui, especialmente quando o Judiciário age em prol de causas alinhadas aos anseios populares, como a proteção dos direitos sociais.

O segundo argumento tem em perspectiva o próprio significado da democracia, que vai muito além de eleições livres. Tem-se como certo que a democracia verdadeira exige a fruição de direitos básicos pelos cidadãos, incluindo condições materiais para o exercício da cidadania. A ausência dessas condições compromete a capacidade dos cidadãos de serem agentes morais independentes e parceiros iguais na construção da vontade política da sociedade. Portanto, quando o Judiciário protege esses direitos fundamentais contra a negligência ou arbitrariedade das majorias políticas, ele está, na verdade, preservando os pressupostos para o funcionamento da democracia.

O terceiro argumento elencado pelo autor destaca a natureza normativa da Constituição. De acordo com ele, não resta dúvida de que o dever do Judiciário de aplicar as normas jurídicas vigentes em situações de litígio não é incompatível com a democracia, mas sim um elemento dela. A consagração constitucional dos direitos sociais não justifica a objeção ao papel judicial na concretude desses direitos, uma vez que o Judiciário está simplesmente desempenhando sua função típica de aplicar o direito existente em casos de disputa.

Por outro lado, Sarmento (2010) manifesta o entendimento de que é importante e necessário que se pondere sobre os riscos para a democracia representados por um ativismo judicial excessivo em relação aos direitos sociais, que pode transformar o Judiciário na principal agência decisória em políticas públicas. Para o autor, é necessário encontrar um equilíbrio em que o Judiciário desempenhe um papel relevante na proteção dos direitos sociais, sem se tornar o protagonista nessa área.

Tavares (2012) assevera que um avanço nesse tipo de atuação, popularmente conhecida como “ativismo judiciário”, pressupõe a existência de uma consolidação de métodos próprios, para que não acabe por ser uma atuação arbitrária. Conforme argumenta esse autor, “o afastamento puro e total da Justiça Constitucional é que não pode ser admitido no âmbito dos direitos fundamentais”. Adicionalmente, observa a importância de órgãos fiscalizadores das decisões judiciais, para conferir maior legitimidade para essas decisões.

Sobre essa questão, Costa (2017) chama a atenção para os riscos de que a ausência de critério no uso de práticas tidas como ativistas, possa resultar em prejuízo à legitimidade do judiciário e comprometer, em última instância, a própria sociedade democrática.

Sarmento (2010) ressalta, a título de conclusão, que correções de rumo são necessárias, mas não devem incluir o esvaziamento das instâncias de representação democrática.

Corroborando os argumentos da proteção jurídica aos direitos sociais, é importante ressaltar que os direitos fundamentais possuem normatividade imediata, sendo essa uma grande inovação da Constituição Federal de 1988. Os direitos sociais deixaram de ser normas meramente programáticas, e passaram a ser normas com eficácia imediata. Nesse sentido, Abboud; Carnio e Oliveira (2022) observam que:

“Atualmente, na maior parte dos Estados democráticos, os direitos fundamentais estão catalogados e assegurados em textos constitucionais. Por consequência, os direitos fundamentais possuem absoluta normatividade, devendo ser aplicados imediatamente”.

Esse entendimento é expresso também por Friedrich Muller (*apud* Abboud; Carnio e Oliveira, 2022), para quem, os direitos fundamentais, a partir do momento em que são positivados no texto constitucional, passam a ser considerados direitos vigentes, adquirindo caráter estatal-normativo, por conseguinte, seu respeito significa respeitar o próprio direito positivo.

2.2. Estatuto da Pessoa com Deficiência ou Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência

O Estatuto da Pessoa com Deficiência, ou Lei Brasileira de inclusão (Lei 13.146/2015), se constitui em uma importante legislação promulgada no Brasil. Esse diploma legal compila o que já estava sendo seguido por várias legislações mundo afora (Araujo e Costa Filho, 2015), incorporando inclusive definições emanadas da Convenção sobre os Direitos da Pessoa com Deficiência - CDPD (ONU, 2006). Adicionalmente, o estatuto teve o mérito de fazer uma sistematização do tema na legislação brasileira. Ou seja, muito do que era tratado no nosso ordenamento jurídico por intermédio de diversas legislações esparsas, passou a ser tratado em um único diploma legal, o Estatuto da Pessoa com Deficiência (EPCD) ou Lei Brasileira de inclusão (LEI).

Essa legislação não possui caráter inovador, pois, conforme dito anteriormente, muito do que está nela previsto já constava da CDPD (ONU, 2006), a qual foi, por sua vez, aprovada pelo Brasil com status de emenda constitucional, conforme o rito previsto no art.5 parágrafo 3º (Brasil, 1988) da Constituição Federal de 1988.

É oportuno mencionar que a expressão “pessoa portadora de deficiência” é usada pela Constituição Brasileira, porém, o termo “portadora” realça o “portador”, como se fosse possível deixar de ter a deficiência. Por seu turno, a CDPD utiliza a expressão “pessoas com deficiência”, e tendo a Convenção status normativo equivalente ao de emenda constitucional, houve atualização constitucional da denominação para “pessoa com deficiência”, que deve ser o termo utilizado (São Paulo, 2021).

O EPCD representa um marco importante na legislação brasileira ao consolidar e fortalecer os direitos das pessoas com deficiência. Embora possa não trazer inovações substanciais em relação à compreensão da deficiência, o estatuto representa um avanço significativo na garantia de direitos e na promoção da inclusão social.

É importante destacar que esse estatuto tem como objetivo assegurar que as pessoas com deficiência tenham igualdade de oportunidades, acessibilidade e pleno exercício de seus direitos. Para o alcance de tal propósito diversas áreas são abordadas nesse documento, incluindo saúde, educação, trabalho, transporte, acessibilidade, cultura, lazer, esporte, entre outras. O EPCD estabelece diretrizes e normas para a promoção da igualdade de oportunidades, a eliminação de barreiras, a valorização da autonomia e a inclusão plena das pessoas com deficiência na sociedade.

O Estatuto da Pessoa com Deficiência sistematiza o conceito do que é deficiência, reconhecendo que ela pode ser de natureza física, sensorial, intelectual ou mental. Além disso, reconhece o direito à igualdade de oportunidades, a acessibilidade e a não discriminação.

Oportuno e importante registrar que, recentemente, a Lei 14.624/2023, em seu artigo 2º-A incorporou ao conceito de deficiência as deficiências ocultas, e definiu, como forma de identificar as pessoas com esse tipo de deficiência, o uso de um cordão de fita contendo o desenho de girassóis (Brasil, 2023), facilitando a identificação e atendimento de necessidades específicas, se constituindo em mais um importante avanço regulatório.

Uma parte interessante, sobre a qual cabe aqui tecer breves comentários, é o novo conceito de deficiência previsto no art. 2º do Estatuto, que supera o conceito puramente médico (Brasil, 2015). O conceito positivado no estatuto mescla elementos médicos, sociais e culturais.

O conceito é bem claro ao estabelecer que para caracterizar a deficiência não basta apenas a limitação física ou sensorial. É necessário também que essa limitação cause ao indivíduo dificuldade de interação em sociedade. Nesse sentido, é muito importante que se tenha acessibilidade. Uma vez garantido o direito a acessibilidade, o problema de barreira arquitetônica limitando a interação da pessoa com deficiência em sociedade estará resolvido.

O Estatuto da Pessoa com Deficiência reforça a importância da acessibilidade em todas as áreas da vida, estabelecendo a obrigação de tornar os espaços públicos, os transportes, as comunicações, os serviços e os produtos acessíveis a todas as pessoas. Esse documento garante o direito das pessoas com deficiência à educação inclusiva em todos os níveis, desde a educação infantil até a universidade, assegurando os recursos de acessibilidade necessários para a plena participação e aprendizado. Além disso, estabelece a obrigatoriedade de reserva de vagas para pessoas com deficiência em empresas com mais de 100 funcionários, além de prever ações afirmativas e estímulos à contratação.

Como ressaltado por Michael Sandel, professor da Universidade de Harvard, em entrevista concedida à BBC, veiculada no portal de notícia de economia do G1 (BBC, 2021), com o intuito de divulgar seu livro “A Tirania do mérito”, ao responder a uma das perguntas do diálogo: “a sociedade deveria se preocupar em oferecer dignidade de trabalho para todos”. É inquestionável que isso resultaria em uma sociedade mais justa.

Para oferecer dignidade, tanto no trabalho, quanto na vida em sociedade, não resta dúvida que o direito a um ambiente acessível é imprescindível. Ressalte-se que esse direito à acessibilidade está previsto art. 53¹ e seguintes do Estatuto da Pessoa Com Deficiência.

As alterações previstas pelo estatuto no ordenamento jurídico foram no sentido de que a não observância das normas de acessibilidade passou a configurar ato de improbidade administrativa, na modalidade de atentado aos princípios da administração pública, conforme art.11, inciso IX da Lei 8.429/1992.²

O art. 3º da Lei de Improbidade Administrativa (Brasil, 1992) é bem claro ao asseverar que as disposições da Lei 8.429/92 se aplicam também em relação àquele

¹ Art. 53. A acessibilidade é direito que garante à pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida viver de forma independente e exercer seus direitos de cidadania e de participação social.

² Art. 11: Art. 11. Constitui ato de improbidade administrativa que atenta contra os princípios da administração pública qualquer ação ou omissão que viole os deveres de honestidade, imparcialidade, legalidade, e lealdade às instituições, e notadamente:

(...)

IX - deixar de cumprir a exigência de requisitos de acessibilidade previstos na legislação. (Incluído pela Lei n.º 13.146, de 2015).

que, mesmo não sendo agente público, induza ou incorra como ato de improbidade administrativa, como previsto na referida lei.

Sendo assim, a empresa que deixa de observar as normas relativas à acessibilidade pratica ato de improbidade. Antes mesmo da inovação legislativa era possível caracterizar o descumprimento das normas de acessibilidade como ato de improbidade, mas a norma veio no sentido de tornar mais cristalino algo já existente no Direito Brasileiro (Araújo e Maia, 2016).

É importante ressaltar que o Estatuto da Pessoa com Deficiência é um instrumento legal que busca transformar a realidade das pessoas com deficiência no Brasil, proporcionando igualdade de direitos e promovendo a inclusão em todas as esferas da sociedade. Sua implementação efetiva requer o envolvimento e o compromisso de todos, de forma a assegurar o atendimento prioritário em serviços públicos e privados às pessoas com deficiência, reconhecendo suas necessidades específicas.

Cabe o registro de que é perceptível que o debate sobre inclusão social está cada vez mais presente, nos meios de comunicação, na publicidade, na mídia de forma geral, nos debates acadêmicos, no planejamento escolar e mesmo em atividades de lazer, como filmes e telenovelas, além de amplamente inserido na internet. É mandatório ressaltar que essa amplificação do debate e as conquistas decorrentes representam frutos da luta de grupos de pessoas com deficiência, de suas famílias e de pesquisadores que, no decorrer da história, vêm dedicando energia a esta demanda social.

Por fim, cabe também o registro de que a revolução científica e tecnológica pela qual o mundo vem passando, com incontáveis inovações já em curso no dia a dia da população, e inimagináveis inovações ainda por vir, traz como resultado desafios regulatórios e, também, oportunidades de inserção da pessoa com deficiência na sociedade, além de provocar importantes mudanças nas relações de consumo, o que é discutido na sessão seguinte desse trabalho.

3. A sociedade do consumo nos dias atuais

A literatura sobre o consumo parte do pressuposto de que, a partir da modernidade ocidental, o consumo deixa de significar a simples prática de adquirir ou

usufruir bens e serviços, essenciais ou supérfluos, em um contexto sociocultural determinado, para converter-se em um sistema autônomo e independente que, articulado com os sistemas econômico, político e cultural, influencia o modo de organização de mercados e estados e a constituição de identidades pessoais e coletivas. Conforme pontua Santos (2017), pelos pressupostos da chamada cultura do consumo, na modernidade ocidental o consumo configura-se como o principal meio de efetivação da liberdade, realização pessoal e felicidade de indivíduos e coletividades, constituindo-se como elemento primordial para a compreensão da vida moderna.

A sociedade do consumo nos dias atuais é caracterizada por um fenômeno no qual o consumo de bens e serviços desempenha um papel central na vida das pessoas, resultando no que é eventualmente caracterizado como uma cultura do consumo, cuja lógica inerente, conforme Santos (2017), é a criação constante e inesgotável de novas necessidades, o que impossibilita ao indivíduo a sensação plena de realização e felicidade por meio do consumo. Esse modelo de sociedade se baseia na ideia de que a aquisição de produtos é um meio de alcançar satisfação, felicidade, status social e identidade pessoal. No entanto, esse padrão de consumo tem implicações significativas em diferentes aspectos da vida moderna.

Uma das principais características da sociedade do consumo é a sua natureza impulsionada pelo desejo constante de possuir coisas novas. A publicidade e o marketing são ferramentas poderosas usadas para criar necessidades e desejos nos consumidores, levando-os a comprar mais e mais, ao fornecer imagens e representações da boa vida que se tornaram associados a mercadorias e marcas específicas. O resultado disso é uma cultura de consumo excessivo, na qual as pessoas muitas vezes adquirem itens além de suas necessidades básicas, em busca de uma sensação temporária de gratificação.

Essa cultura de consumo tem impactos tanto no âmbito individual quanto coletivo. Individualmente, pode levar ao esgotamento de recursos financeiros e à insatisfação crônica, uma vez que a felicidade associada à compra muitas vezes é efêmera. Coletivamente, gera desigualdades sociais. A parcela da população que tem mais recursos financeiros acessa uma variedade maior de produtos e serviços, enquanto os menos privilegiados enfrentam dificuldades para atender até mesmo às suas necessidades básicas. Além disso, a produção em massa e o consumo

excessivo pode alimentar um ciclo de produção e descarte acelerado, associado a problemas ambientais que levam ao esgotamento de recursos naturais e consequente degradação do meio ambiente, contribuindo inclusive para as mudanças climáticas.

O conceito de consumidor, formado pela tríade: consumidor, fornecedor e objeto da relação de consumo, é a base de toda a discussão em torno da relação de consumo, como descrito por (Benjamin, 1988):

“Os diversos conceitos jurídicos de consumidor têm em comum um elemento subjetivo ativo no que toca a tutela (consumidor é sempre uma pessoa) um elemento subjetivo passivo contra quem a tutela é exercida (consumidor adquire bens e serviços de produtor, distribuidor ou intermediário), um elemento objetivo (consumidor de bens ou de serviços) e um elemento teleológico ou finalístico (a destinação a ser dada aos bens e serviços deve ser para uso privado dos consumidores). Por vezes acrescenta-se um elemento quantitativo (bens e serviços até certo valor)”.

O conceito de relação de consumo é definido pelo Código de Defesa do Consumidor (CDC) como uma relação jurídica entre fornecedor e consumidor, na qual o fornecedor oferece um produto ou serviço e o consumidor adquire ou utiliza esse produto ou serviço como destinatário final. Essa relação é caracterizada pela vulnerabilidade do consumidor em relação ao fornecedor, que detém maior poder econômico e técnico na transação comercial. O CDC estabelece normas para proteger os direitos dos consumidores nessa relação, garantindo a transparência, qualidade e segurança dos produtos e serviços oferecidos (Marques, 2017).

A relação de consumo refere-se à interação entre um consumidor e um fornecedor de bens ou serviços. É o vínculo estabelecido quando um indivíduo adquire um produto, contrata um serviço ou realiza uma transação comercial com uma empresa, ou fornecedor.

No contexto jurídico, a relação de consumo é regulamentada por leis e regulamentos específicos que visam proteger os direitos dos consumidores e estabelecer diretrizes para as empresas. Essas leis podem variar de acordo com o país, mas geralmente pretendem garantir que os consumidores tenham acesso a informações claras sobre os produtos ou serviços; sejam protegidos contra práticas comerciais desleais ou enganosas e tenham mecanismos para buscar compensação ou resolução de disputas (Andrighi, 2004).

Além disso, a relação de consumo envolve expectativas e obrigações tanto do consumidor quanto do fornecedor. O consumidor espera receber um produto ou

serviço de qualidade, seguro e de acordo com as especificações prometidas. Por sua vez, o fornecedor tem a responsabilidade de entregar produtos ou serviços que atendam aos padrões de qualidade, cumprir os termos acordados, fornecer informações adequadas e lidar de forma justa e ética com os consumidores.

A relação de consumo também pode ser influenciada por fatores como o atendimento ao cliente, políticas de devolução, garantias, suporte pós-venda e responsabilidade ambiental. Uma relação de consumo saudável e equilibrada é essencial para a confiança e satisfação do consumidor, bem como para o sucesso e a reputação das empresas.

É importante ressaltar que a relação de consumo não se limita apenas à compra de produtos físicos, mas se estende a serviços, contratos, transações *online* e outras interações comerciais em que um consumidor está envolvido.

É notório que as relações de consumo são complexas, pois além de incluírem interesses distintos, frequentemente surgem inovações, seja com a oferta de novos produtos ou serviços, seja pela mudança na forma como estes produtos e serviços são disponibilizados aos consumidores. Nesse contexto, se insere a economia compartilhada, também conhecida como economia colaborativa ou economia do compartilhamento, um modelo econômico em que os recursos são compartilhados entre indivíduos ou grupos, em vez de serem de propriedade exclusiva de uma pessoa ou empresa. Essa abordagem vem sendo impulsionada pelos avanços tecnológicos, especialmente a conectividade digital e as plataformas *online*, que facilitam o compartilhamento de bens, serviços e informações.

A economia compartilhada baseia-se na ideia de que muitos recursos são subutilizados na sociedade e podem ser melhor aproveitados se forem compartilhados entre várias pessoas. Por meio de plataformas digitais, as pessoas podem se conectar e trocar bens e serviços de maneira eficiente, geralmente em troca de um pagamento ou benefício mútuo (Marques, 2017). Alguns exemplos de aplicativos que viabilizam essa atividade incluem: Uber, Airbnb, HomeAway, TaskRabbit, Fiverr, WeWork, Kickstarter e Indiegogo.

Como ressaltam Mancebo *et al.* (2002), muitas hipóteses são levantadas para os intercâmbios feitos pelos homens: consumimos para satisfazer necessidades fixadas culturalmente, para nos distinguirmos dos demais, para realizar desejos, para

fixar nossa posição no mundo, para controlar o fluxo errático dos significados, para obter certa constância ou segurança, para ampliar a tão rebaixada cidadania.

Diante dessas questões, surgem movimentos e tendências que buscam repensar o modelo de sociedade do consumo e promover uma abordagem mais sustentável e consciente. O consumo consciente, por exemplo, envolve a reflexão sobre a real necessidade de um produto, seu impacto ambiental e social, e a busca por alternativas mais sustentáveis.

A necessidade de que sejam desenvolvidos novos padrões de consumo está se transformando cada vez mais em tema de debates internacionais, ora discutindo a mudança de postura do consumidor, ora apresentando modelos inovadores de negócios ou de articulação de atores para redesenho das relações econômicas, sociais e políticas para a incorporação dos valores sustentáveis no sistema vigente (Costa e Teodósio, 2011). Esses autores observam que a repercussão pública sobre a questão ambiental tem movido governos, organizações da sociedade civil, empresas e cidadãos a se apropriarem da discussão da sustentabilidade, seja como um novo campo de ação, um elemento de regulação, uma exigência das formas de produção e consumo, seja como uma bandeira defendida em todo o mundo. Na percepção dos autores, percorrer as ruas de uma metrópole contemporânea implica em ouvir, ver e sentir a problemática ambiental saltar à percepção. Para eles, trata-se de uma expressão incorporada por diversos atores sociais que se tornou ideia-força nos discursos e compõe o imaginário social.

Como já mencionado, surge a partir desse conjunto de reflexões, alavancada pela extraordinária evolução da Tecnologia da Informação, a denominada “economia compartilhada”, que tem ganhado destaque, com a ideia de que é possível utilizar recursos existentes de forma mais eficiente, compartilhando bens e serviços em vez de adquiri-los individualmente.

No entanto, para mudar efetivamente a sociedade do consumo, são necessárias mudanças não apenas no comportamento individual, mas também em níveis estruturais, como políticas públicas e modelos de negócios mais sustentáveis. É importante repensar o sistema econômico para que ele seja menos baseado no crescimento ilimitado e no consumo desenfreado, e mais focado no bem-estar humano e na preservação do meio ambiente. É necessário, talvez, que se proceda com a reflexão proposta por Costa e Teodósio (2011) sobre a modificação da lógica

do consumo, elevando a sociedade a outro patamar de organização social, o que sugeriria outro nível de articulação entre as esferas do mercado, do Estado e da sociedade. Em resumo, a sociedade do consumo nos dias atuais apresenta desafios complexos que afetam tanto os indivíduos quanto o planeta. É fundamental promover uma reflexão sobre nossos padrões de consumo.

3.1. Consumo colaborativo

O consumo colaborativo é uma realidade inexorável, decorrente das mudanças que o padrão de consumo vem apresentado ao longo do tempo. Oliveira e Teodósio (2020) realizaram amplo estudo bibliométrico no qual, ao analisar o estado da arte sobre consumo colaborativo na base de dados *Web of Science*, uma das principais bases mundiais de literatura científica revisada por pares, encontraram resultados que demonstram estar o interesse sobre o tema em evidente crescimento. Seus resultados apontam que há diferentes formas de operacionalização do consumo colaborativo e muita atenção tem sido dada àquelas práticas que possuem intermediários, porém, como ressaltam os autores, é relevante compreender o impacto que essa intermediação gera tanto no processo quanto no resultado dessa inovação.

O consumo colaborativo é uma abordagem que vem ganhando destaque nos últimos anos como uma alternativa ao modelo tradicional de consumo baseado na posse individual de bens. Essa tendência promove a ideia de compartilhar recursos, habilidades e conhecimentos entre os membros de uma comunidade, com o objetivo de maximizar a utilização dos recursos existentes, o que tem elevado potencial de promover a sustentabilidade.

Uma das principais características do consumo colaborativo é a utilização de plataformas *online* que conectam pessoas que desejam compartilhar ou alugar bens e serviços. Essas plataformas abrangem uma ampla gama de áreas, desde o compartilhamento de caronas e espaços de trabalho até o aluguel de roupas, equipamentos esportivos, ferramentas e muito mais. Elas proporcionam uma maneira conveniente e eficiente de aproveitar os recursos disponíveis, reduzindo assim a necessidade de adquirir novos produtos.

Em seu amplo estudo bibliométrico, Oliveira e Teodósio (2020) identificaram que um dos livros mais populares publicado sobre o tema tem como título “O que é

meu é seu: como o consumo colaborativo vai mudar o mundo”. Nessa publicação Botsman e Rogers (2011) enfatizam que o consumo colaborativo envolve novas formas de fazer negócios e de consumir, as quais estão sendo potencializadas pelo uso de tecnologia, destacando que consumo colaborativo envolve a coordenação da aquisição e distribuição de um recurso por meio de uma taxa ou outra compensação.

Uma das vantagens potenciais na lógica do consumo colaborativo é a promoção da sustentabilidade ambiental. A lógica subjacente é a de que ao compartilhar recursos há uma redução na demanda por novos produtos, o que implica em menor extração de recursos naturais, menor produção de resíduos e menor consumo de energia. Além disso, o compartilhamento de carros, por exemplo, contribui para a diminuição do tráfego e da emissão de poluentes, tornando as cidades mais sustentáveis.

Outro benefício potencial do consumo colaborativo é a economia financeira. Ao compartilhar recursos, as pessoas podem economizar dinheiro, pois dividem os custos de aquisição e manutenção dos bens. Adicionalmente, muitas vezes é possível ter acesso a produtos e serviços de alta qualidade que talvez não fossem acessíveis de outra forma.

Além dos benefícios econômicos e ambientais, o consumo colaborativo pode promover a interação social e a construção de comunidades mais fortes. Ao compartilhar recursos, as pessoas têm a oportunidade de se conectar umas com as outras, estabelecendo relações de confiança e solidariedade. Isso tende a fortalecer os laços sociais e estimular a cooperação entre os membros da comunidade.

Como pontuam Araújo *et al.* (2021), o consumo colaborativo oferece novos horizontes para a produção e consumo sustentáveis, tratando-se forma de uso coletivo dos recursos, que pode contribuir para o consumo sustentável. No entanto, ressaltam que a incorporação de alternativas ao consumo tradicional nas rotinas diárias depende de uma abordagem institucional que envolve aspectos regulatórios e normativos.

Em que pesem as vantagens associadas ao consumo colaborativo, é importante reconhecer que a prática também apresenta desafios e questões a serem enfrentadas. Por exemplo, a confiança entre os participantes é fundamental, uma vez que é necessário compartilhar bens pessoais com estranhos. Além disso, algumas práticas de consumo colaborativo podem enfrentar obstáculos legais e regulatórios,

uma vez que podem estar em desacordo com leis tradicionais de propriedade e locação.

Em consonância com tais preocupações, Prata (2019) alerta para a necessidade de que sejam considerados possíveis efeitos colaterais negativos decorrentes de eventual precarização nas relações de trabalho que possam surgir no bojo de relações de consumo pautadas pelo consumo colaborativo.

Por sua vez, Miskulin (2020) afirma que não se pode deixar de ressaltar a preocupação com as condições de trabalho às quais as pessoas vinculadas a aplicativos de forma geral estão submetidas. A autora salienta que a tecnologia não tem o condão de mudar as pessoas, pelo contrário, as pessoas mudam a tecnologia de acordo com seus interesses, e nesse processo de mudança é necessário que se preserve os direitos já conquistados.

Apesar desses desafios, o consumo colaborativo continua a crescer e evoluir, impulsionado pelo avanço da tecnologia e por uma mudança de mentalidade em direção a um estilo de vida mais sustentável e comunitário. Essa abordagem oferece uma alternativa promissora ao modelo de consumo baseado na posse individual, incentivando a maximização do uso dos recursos existentes, a redução do desperdício e o fortalecimento das relações sociais.

A prática individual das pequenas condutas vinculadas ao consumo individual pode não gerar danos perceptíveis imediatos. Porém, é preciso que se tenha em mente que dois fatores se unem a essas pequenas práticas, o fator da reiteração, associado ao número de pessoas praticantes desses atos, e ainda o fator tempo. Por esta razão é preciso que a economia do compartilhamento seja encarada como uma pauta prioritária para que se possa ter um consumo mais consciente, preservando o meio ambiente para as atuais e futuras gerações.

A forma de consumo tradicional não desaparecerá, mas deverá coexistir com a do consumo colaborativo. As formas tradicionais de consumo acarretam muito dano ao meio ambiente, e para que se tenha noção do grau de dano causado com as práticas associadas a tais formas de consumo, vale destacar trecho do já mencionado livro: “O que é meu é seu: como o consumo colaborativo vai mudar o mundo”:

“Bem no meio do Oceano Pacífico, um pouco a leste do Japão e a oeste do Havaí, formou-se um gigantesco monumento dos resíduos do consumismo moderno. A grande mancha de lixo do Pacífico é o maior depósito de lixo do mundo, apesar de não ser em terra, mas sim, no oceano. Estima-se que este turbilhão de lixo tenha aproximadamente o

dobro do tamanho do Texas e, em algumas partes, chegue a mais de 30 metros de profundidade, se não mais. Trata-se de uma confusão flutuante de 3,5 milhões de toneladas de lixo, sendo que 90% são compostos de plástico, de tampas de garrafas e brinquedos a sapatos, isqueiros, escovas de dente, redes, chupetas, invólucros, embalagens para viagem e sacolas de compras de todos os cantos do mundo. Durante vários anos, a mancha de lixo ficou fora da vista e fora da mente das pessoas, encontrando-se logo abaixo da superfície da água, invisível aos satélites. A mancha está localizada em uma parte remota do oceano que costuma ser evitada por marinheiros por causa das suas brisas suaves e sistemas de pressão extremamente alta, e rejeitada pelos pescadores, que a chamam de “deserto” devido à sua falta de peixes”. (Botsman e Rogers, 2011).

Esse relato possibilita a constatação de que o consumismo moderno está degradando de forma muito acelerada o meio ambiente. Na contemporaneidade muito do lixo que a humanidade produz utiliza em sua composição material plástico, o que dificulta sua degradação natural no meio ambiente. Em outros tempos a maioria do lixo produzido era composta por material biodegradável, com menor impacto negativo sobre a natureza.

Conforme ressaltam Botsman e Rogers (2011), os reflexos do consumo elevado trouxeram a formação de distúrbios psicológicos que podem ser definidos como “cárcere do consumo”, refletido em hábitos cotidianos como o ato de comprar água engarrafada pela praticidade, e que, a longo prazo, podem ser bastante danosos para humanidade, como se pode depreender do raciocínio com que estes autores expõem a questão:

“Se todos os um bilhão de computadores pessoais do mundo ficassem desligados por apenas uma noite, isso economizaria energia suficiente para iluminar o Empire State Building, em Nova York, por dentro e por fora, por mais de 30 anos”.

A doutrina aponta que o direito ao meio ambiente é um direito transgeracional, ou seja, esse direito transcende gerações. É preciso que a humanidade faça um uso consciente dos recursos naturais, para que tenhamos o que a Constituição Federal de 1988 denominou como meio ambiente equilibrado.

O debate sobre a economia do compartilhamento está calcado em duas grandes premissas: a forma com que a humanidade lida com o consumo, e a relação que os seres humanos têm com o próprio lixo produzido.

De um lado é sabido que o maior consumo não traz maior felicidade. De outro é sabido que no atual estágio em que a sociedade se encontra não é possível deixar

de consumir. Diante disso, como observa Almeida (2022), é preciso que se tenha um equilíbrio entre o consumo necessário para o crescimento, é o consumo estimulado por agências de marketing, que meramente fomentam um mercado de consumo supérfluo.

No final da década de 70, surge uma nova fase da cadeia de consumo denominada de hiperconsumismo. Aparece então a figura denominada pelos estudiosos de *homo consumericus*, uma espécie de consumidor insaciável, não mais preso a antigos dogmas, crenças e culturas. Ele é assim definido por Almeida (2022):

“Surge a figura do *homo consumericus*, uma espécie de consumidor liberto das antigas culturas de classes sociais, imprevisível e insaciável quanto aos seus gostos e formas de comprar”.

Porém, é preciso que se desenvolva a compreensão de que consumos em níveis conscientes e sustentáveis são necessários para que a economia gire e se possa reduzir a pobreza. Em suma, o que precisa ser alcançado é um padrão de consumo mais consciente. É preciso, nas palavras de Gilles Lipovetsky, citado por Botsman e Rogers (2011), ter um equilíbrio da cultura consumerista e reinventar permanentemente o modo de vida diante de nós.

É necessário que a sociedade modifique a forma com que se relaciona com os bens de consumo, pois estamos diante de uma nova era, a era da economia compartilhada, em que novas formas de consumir, com diferentes repercussões jurídicas que se descortinarão diante do corpo social. Diante deste contexto, é preciso que se estabeleça um debate sobre a forma desse consumo, superando o mérito de se ele irá ou não existir, e considerando a coexistência entre formas de consumo anteriores e os modelos que surgem atualmente.

3.2. Considerações a respeito da economia compartilhada

Atualmente o mundo está diante da era da economia do compartilhamento. Esse modelo econômico está muito em voga, e sua tendência é de crescimento nos próximos anos. Nos dias atuais é de amplo conhecimento o fato de que as pessoas compartilham os mais variados objetos, como carros por assinatura, clube de vinhos, e também serviços, como é o caso dos aplicativos de transporte.

A premissa básica para que se tenha uma efetiva economia baseada no compartilhamento é a de que os usuários tenham confiança entre si, e essa confiança geralmente é estabelecida, ou mediada, com a utilização de uma plataforma digital.

É muito comum relatos de que pessoas que tinham bens ociosos em sua casa agora passam a ganhar dinheiro, fazendo uso desse novo formato de circulação de bens na economia. Além de ser uma fonte de renda extra para as pessoas, é também uma forma de impulsionar um novo consumo mais sustentável. O modo com que a humanidade vem lidando com a temática do consumo ao longo dos anos se mostrou bastante prejudicial ao meio ambiente e o compartilhamento tem potencial de reduzir o impacto sobre os recursos naturais.

O cerne da questão na economia do compartilhamento deixaria de ser a propriedade privada e passaria a estar focado na ideia do compartilhamento que substituiria a transferência (Almeida, 2022).

A economia compartilhada traz vários benefícios, como: maior eficiência no uso de recursos, redução de custos para os usuários, acesso a serviços de qualidade a preços acessíveis e promoção da sustentabilidade ambiental. Por outro lado, é necessário lidar com o fato de que esse modelo, além dos aspectos positivos, também enfrenta desafios, tanto de natureza regulatória, como associados a questões de segurança e preocupações com a proteção dos direitos dos trabalhadores. Como ressalta Bostman (2011), à medida que esse modelo econômico continua a se desenvolver, é necessário equilibrar a inovação e os benefícios sociais com a proteção dos interesses de todas as partes envolvidas.

A maneira como as relações de consumo se desenvolvem mudou de maneira sensível hodiernamente. A era da informação revolucionou a forma da humanidade se relacionar com o conhecimento e, conseqüentemente, com a informação e o modo com que se lida com os produtos e serviços postos à disposição do usuário no mercado de consumo. Em outros tempos, era inimaginável para boa parte da população a utilização de serviços similares aos ofertados pelas companhias de táxis. A chegada dos, hoje populares, serviços de “carona por aplicativos”, facilmente encontrados nas cidades do Brasil e do mundo todo, ampliou bastante o acesso dos consumidores em geral a esse tipo de serviço.

A economia compartilhada é fruto da globalização do capitalismo e estabelecerá novas balizas para a economia (Almeida, 2022). A grande questão posta

nos dias atuais diz respeito aos deveres que essas empresas devem ter perante o consumidor final. No caso deste estudo, em especial o consumidor com deficiência.

A economia compartilhada apresenta algumas características que são listadas por Almeida (2022):

1. “Amplamente voltada ao mercado”: cria mercados que dão suporte ao compartilhamento de bens e propicia o surgimento de novos serviços, resultando em níveis mais altos de atividade econômica;
2. “Capital de alto impacto”: bens materiais, imateriais, habilidades, tempo, dinheiro, etc., são utilizados em níveis mais próximos de sua plena capacidade;
3. “Redes de multidão em vez de instituições ou hierarquias centralizadas”: oferta e demanda surgem da multidão de pessoas descentralizadas (e conectadas à rede), ao invés de virem de agregados corporativos ou estatais;
4. “Dinamiza a circulação de bens”: diminui tempo do bem ocioso.

Na visão de Bresser-Pereira (2017), a economia compartilhada não gera um capital meramente especulativo e rentista, pois os bens na economia compartilhada estão em constante utilização. Por outro lado, o modelo econômico chamado rentista, não agrega empregos nem valor, tornando aqueles bens ociosos e se mostrar uma prática muito ruim e muito comum no estágio atual do capitalismo. Para esse autor, o dinheiro que era antigamente empregado para a geração de empregos, fábricas, e que por consequência causava uma melhoria na vida da população em geral, hoje fica ocioso na mão de poucos endinheirados, banqueiros e especuladores.

De acordo com o pensamento de Downbor (2012), o modelo econômico de compartilhamento seria o oposto do rentismo, pois enquanto neste, nada, ou muito pouco, é produzido, gerando um enorme capital ocioso. No modelo compartilhado o bem é muito utilizado gerando uma circulação, possibilitando que a riqueza produzida circule e não fique na mão de poucos. Esse autor defende que a economia compartilhada pode frear o capitalismo rentista, que seria muito danoso.

Não é por acaso que o modelo econômico do consumo colaborativo tem ganhado cada vez mais destaque em relação à economia tradicional. No entanto, é importante ressaltar que esse modelo ainda possui um grande potencial de crescimento na América Latina, incluindo o Brasil, que se destaca como um dos países latino-americanos com uma ampla variedade de serviços de economia compartilhada.

A economia compartilhada, como modelo de consumo baseado no compartilhamento de recursos, serviços e habilidades, desempenha um papel importante na promoção da inclusão da pessoa com deficiência (PCD).

Ao oferecer alternativas acessíveis, flexíveis e colaborativas, a economia compartilhada pode ajudar a superar barreiras e proporcionar oportunidades para que as pessoas com deficiência participarem plenamente da sociedade.

Uma das formas pelas quais a economia compartilhada contribui para a inclusão das PCDs é por meio do compartilhamento de transportes. Plataformas de caronas compartilhadas, por exemplo, facilitam o acesso a transporte acessível e flexível para essas pessoas, que muitas vezes enfrentam desafios que limitam a sua locomoção. O compartilhamento de veículos adaptados, ou serviços de transporte acessível sob demanda, podem oferecer soluções mais adequadas às necessidades individuais das pessoas com deficiência.

Além do transporte, a economia compartilhada também pode ser de grande valia na ampliação da possibilidade de inclusão das PCDs, ao oferecer serviços de cuidados e assistência pessoal. Plataformas que conectam cuidadores qualificados com famílias ou pessoas que precisam de assistência podem permitir uma maior autonomia e qualidade de vida para as PCDs, ao mesmo tempo em que ampliam a criação de oportunidades de trabalho para cuidadores especializados.

Outro aspecto relevante é o compartilhamento de recursos adaptados. Por exemplo, plataformas digitais de aluguel de equipamentos médicos, cadeiras de rodas, próteses ou outros dispositivos específicos demandados pelas pessoas com deficiência podem facilitar o acesso a esses recursos de forma mais acessível e econômica. Isso reduz a necessidade de aquisição individual e o ônus financeiro que muitas vezes acompanha esses itens.

Além disso, a economia compartilhada também pode promover a inclusão social e profissional das pessoas com deficiência. Plataformas que oferecem oportunidades de trabalho flexíveis, como *freelancing* ou serviços sob demanda, permitem que essas pessoas aproveitem suas habilidades e competências de acordo com suas capacidades e necessidades individuais. Isso pode ajudar a superar barreiras tradicionais de emprego e proporcionar maior autonomia e independência financeira.

No entanto, é importante atentar para o fato de que, em que pesem os ganhos possíveis ao processo de inclusão social associados a práticas de economia compartilhada, também podem surgir desafios e questões relacionadas à acessibilidade e à garantia de direitos das pessoas com deficiência. É essencial que

as plataformas e serviços de economia compartilhada estejam em conformidade com as regulamentações de acessibilidade e garantam a inclusão plena dessas pessoas, evitando qualquer forma de discriminação ou exclusão.

Em resumo, a economia compartilhada desempenha um papel significativo na inclusão da pessoa com deficiência, proporcionando oportunidades de transporte acessível; serviços de cuidados personalizados; acesso a recursos adaptados e oportunidades de trabalho flexíveis. Ao ampliar as possibilidades de uma maior participação dessas pessoas na sociedade, a economia compartilhada contribui para a construção de uma sociedade mais inclusiva e igualitária.

Adicionalmente, é de extrema importância destacar que, em paralelo às oportunidades de ganho oferecidas pela economia compartilhada, é necessário estar atento aos possíveis efeitos colaterais negativos que podem se associar a práticas de economia compartilhada. Um exemplo é o que vem sendo denominado como “uberização das relações de trabalho”.

Embora não seja objeto deste estudo, entende-se necessário o registro de que, ao mesmo tempo em que é fundamental a solidificação, preservação e mesmo a ampliação dos ganhos associados às inovações nas relações de trabalho e consumo, por outro lado, é mandatório que tais ganhos não impliquem em precarização das relações de trabalho. Reflexões e alertas nesse sentido são abundantes na literatura jurídica, e mais recentemente dissecadas nos trabalhos de Slee (2019); Miskulin (2020) e Prata (2021), em que estes autores tecem críticas ao modelo, além de apresentarem e analisarem vasta literatura sobre o assunto.

Sobre a nova ideia de economia do compartilhamento, Slee (2019) assevera que os serviços ofertados nas plataformas digitais não significam “vizinhos ajudando vizinhos”, como originariamente possa ter sido concebido. Na crítica desenvolvida por esse autor, se trata, na verdade de uma plataforma de “economia de bicos”, que se propõe a gerar dinheiro com um modelo baseado em trabalho inseguro e barato.

Em sua extensa e profunda análise sobre a questão, Miskulin (2020) procura identificar se, diante das características do trabalho intermediado por plataformas digitais, existem possibilidades regulatórias mediante as quais seja possível conceder uma proteção jurídico-laboral aos trabalhadores que se ativam por meio dessas plataformas. A autora conclui que isso é possível de ser alcançado mediante os pilares legais existentes, de modo que, não sendo o caso de se caracterizar o vínculo

empregatício, quando terão todos os direitos da CLT, ainda assim façam jus a um estatuto mínimo de direitos, composto por um salário mínimo com periodicidade mensal, limite de jornada e direito à desconexão, direito à saúde e segurança no trabalho, direito à informação e portabilidade de dados, direito à livre associação e negociação coletiva e o direito à proteção previdenciária.

Conforme Miskulin (2020), *“não é possível olhar para as novas relações de trabalho com lentes utilizadas para enxergar formas de trabalho antigas, mas as novas roupagens requerem soluções igualmente inovadoras, quando se trata da concessão da proteção jurídico-laboral a quem trabalha”*. Nas palavras dessa autora, *“o direito ao trabalho requer a adoção de uma agenda regulatória centrada no ser humano, e a tecnologia pode ser uma forte aliada para o escopo pretendido. Tudo vai depender do uso que se fará dela”*.

Por sua vez, Prata (2021) apresenta os possíveis impactos negativos que a atividade de transporte por aplicativo pode causar nos direitos trabalhistas conquistados ao longo dos anos, mas observa que essa nova modalidade de trabalho é típica do atual momento histórico, ressaltando que o Direito do Trabalho sempre conseguiu dar respostas adequadas aos graves problemas que foram surgindo das diversas revoluções industriais, e que não se furtará agora, na preservação da agenda dos direitos sociais.

4. Constitucionalidade do fomento para acessibilidade

A constitucionalidade do fomento para a acessibilidade está fundamentada nos princípios e direitos previstos na Constituição Federal do Brasil, que estabelecem a igualdade, a dignidade da pessoa humana, a não discriminação e o direito à acessibilidade como valores fundamentais a serem garantidos a todos os cidadãos.

A Constituição Federal de 1988, em seu artigo 5º, assegura a igualdade perante a lei, proibindo qualquer forma de discriminação, inclusive em razão de deficiência. Além disso, o artigo 3º da Constituição estabelece como objetivo fundamental da República a promoção do bem de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade e qualquer outra forma de discriminação. Portanto, a promoção da acessibilidade é uma obrigação constitucional do Estado.

“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:

I - homens e mulheres são iguais em direitos e obrigações, nos termos desta Constituição”.

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

I - construir uma sociedade livre, justa e solidária;
(Brasil, 1988).

O princípio da igualdade busca proporcionar uma vida digna para todos, sem privilégios odiosos. A busca pela igualdade foi um aspecto central das Declarações de Direitos das revoluções liberais do século XVIII e das primeiras Constituições. Nesse contexto, a igualdade buscada era principalmente a igualdade perante a lei, que exigia um tratamento igual para todas as pessoas, sujeitas à mesma lei.

Na primeira fase do constitucionalismo, a igualdade perante a lei era vista como uma ruptura com o passado absolutista. No entanto, foi necessário o surgimento do Estado Social de Direito para que a igualdade efetiva entre as pessoas fosse considerada uma meta do Estado. Essa igualdade efetiva busca a erradicação da pobreza e de outros fatores que impedem o pleno desenvolvimento do indivíduo, vinculando-se à vida digna.

As duas dimensões da igualdade, a igualdade perante a lei e a igualdade efetiva, são complementares e coexistem em várias leis ao redor do mundo. Atualmente, o fundamento do direito à igualdade é a universalidade dos direitos humanos. Isso significa que todos os seres humanos são titulares desses direitos e devem usufruir das condições que possibilitam seu exercício. A Declaração Universal dos Direitos Humanos estabelece que todas as pessoas nascem livres e iguais em dignidade e direitos.

A igualdade efetiva é essencial para concretizar a universalidade dos direitos humanos. Por exemplo, reconhecer o direito de todos ao trabalho e a cargos públicos não faz sentido se pessoas com deficiência enfrentam barreiras de acesso que as excluem dessas oportunidades.

Na Constituição de 1988, a igualdade é valor supremo da sociedade brasileira, conforme expresso no Preâmbulo, que preconiza a construção de uma sociedade fraterna (Ramos, 2023).

A defesa da igualdade é um valor que incumbe ao Estado e também à sociedade. Nesse sentido, decidiu a Min. Carmen Lúcia do Supremo Tribunal Federal (STF):

“Não apenas o Estado haverá de ser convocado para formular as políticas públicas que podem conduzir ao bem-estar, à igualdade e à justiça, mas a sociedade haverá de se organizar segundo aqueles valores, a fim de que se firme como uma comunidade fraterna, pluralista e sem preconceitos (...)” (ADI n.2.649, voto da rel. Min Carmen Lúcia, j. 8-5-2008. Plenário, DJe de 17-10-2008).

O direito à igualdade implica que o Estado tem o dever de proteger e promover a igualdade, não se conformando com as desigualdades existentes na sociedade. Existem várias categorias doutrinárias sobre igualdade, como a igualdade liberal (formal) e a igualdade social (material). A igualdade liberal refere-se à igualdade perante a lei, enquanto a igualdade social busca a distribuição justa dos bens na sociedade.

De acordo com Rawls (2000), a igualdade deve ser alcançada por meio da justiça distributiva, que envolve a superação das desigualdades sociais através da intervenção estatal na redistribuição de bens e oportunidades em benefício da coletividade.

Além da igualdade socioeconômica, a igualdade material também envolve o reconhecimento de identidades distintas das dominantes, indo além da questão econômica (Ramos, 2023).

No que diz respeito à acessibilidade, a Constituição Federal prevê em seu artigo 227 que é dever da família, da sociedade e do Estado assegurar à criança, ao adolescente e ao jovem com deficiência o pleno exercício de seus direitos, garantindo-lhes o acesso à educação, à saúde, ao lazer, à profissionalização, à cultura e à integração social. Esse dispositivo constitucional respalda a necessidade de que se promova a acessibilidade em diferentes áreas da vida.

Ademais, a Constituição estabelece a obrigação do Estado de promover políticas públicas que visem a inclusão social e a eliminação de barreiras que dificultem a participação plena das pessoas com deficiência na sociedade. A Constituição Federal também reconhece a importância da participação da sociedade civil na elaboração e fiscalização das políticas de acessibilidade.

Assim, a promoção da acessibilidade por meio de fomento financeiro, incentivos fiscais e outras medidas de apoio é plenamente constitucional. O Estado tem o dever de adotar medidas efetivas para garantir a inclusão e a igualdade de oportunidades das pessoas com deficiência, e o fomento para acessibilidade é uma forma de assegurar recursos e apoio necessários para que essa inclusão seja efetivada.

É importante ressaltar que o fomento para acessibilidade não apenas atende a uma obrigação constitucional, mas também está alinhado com tratados internacionais dos quais o Brasil é signatário, como a Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, da Organização das Nações Unidas. Esses tratados reforçam a importância da promoção da acessibilidade como um direito humano fundamental.

Portanto, o fomento para acessibilidade é plenamente respaldado pela Constituição Federal e representa uma medida essencial para garantir a inclusão plena das pessoas com deficiência na sociedade, assegurando seus direitos fundamentais e promovendo a igualdade de oportunidades. Através desse fomento, o Estado demonstra seu compromisso com a construção de uma sociedade inclusiva, acessível e justa para todos os cidadãos.

4.1. Natureza jurídica dos serviços prestados por aplicativos de transporte

A natureza jurídica dos serviços prestados por aplicativos de transporte é um tema complexo e em constante debate. A questão central gira em torno da classificação desses serviços, se eles devem ser considerados como prestação de serviços de transporte ou como uma plataforma tecnológica que conecta motoristas e usuários.

Sobre essa situação, Silva (2018) realizou extensa revisão em que se verifica que os debates encerrados no Brasil, até aquele momento, se resumiam em estender a aplicação dos encargos dos mercados tradicionais aos mercados de compartilhamento, sendo insuficiente no quesito da proteção do consumidor.

Existem diferentes perspectivas e posicionamentos legais em relação a essa questão. Alguns argumentam que os serviços prestados por aplicativos de transporte se enquadram no conceito tradicional de transporte remunerado de passageiros, uma vez que os motoristas estão oferecendo um serviço de transporte em troca de

pagamento. Nessa visão, os aplicativos seriam intermediários que conectam motoristas e passageiros, mas o serviço em si seria de transporte.

Por outro lado, há argumentos de que os aplicativos de transporte operam como plataformas tecnológicas que facilitam a conexão entre motoristas e usuários, mas não prestam diretamente o serviço de transporte. Nessa perspectiva, os motoristas seriam considerados como autônomos, prestando serviços independentes, e os aplicativos seriam apenas facilitadores dessa relação comercial.

De acordo com Silva (2018), a regulamentação desses aplicativos foi pautada pela preocupação dos mercados tradicionais em relação à concorrência, uma vez que se vislumbra a presença maciça dos sistemas de compartilhamento tomando conta do mercado.

Miskulin (2020) registra que, com base nas primeiras decisões judiciais que apreciaram a natureza da relação jurídica entre motoristas cadastrados e a Uber, entre 2016 e 2017, percebeu-se a importância de estudar o tema para bem compreender as condições fáticas sob as quais o trabalho é prestado, para clarificar a natureza jurídica da atividade e, conseqüentemente, definir qual regulamentação deve incidir sobre a relação.

A definição da natureza jurídica dos serviços prestados por aplicativos de transporte tem implicações importantes em termos de responsabilidades legais, obrigações trabalhistas, tributárias e regulatórias. Dependendo da classificação adotada, diferentes regras e regulamentos podem ser aplicáveis, afetando tanto os motoristas quanto as empresas de aplicativos de transporte.

A natureza jurídica dos serviços prestados por aplicativos de transporte é um tema desafiador e controverso, com diferentes perspectivas e abordagens legais. Como ressalta Silva (2018), a definição desse enquadramento tem implicações significativas nas responsabilidades e obrigações dos motoristas e das empresas de aplicativos, e continua a ser objeto de debates, discussões legislativas e decisões judiciais em diversos países ao redor do mundo.

Diante desse cenário, é importante manter atenção sobre a maneira como o Estado se comporta diante deste novo panorama e, por mais que existam muitos aspectos ainda desconhecidos em relação ao uso da internet, a existência de novos fenômenos decorrentes das constantes inovações não pode servir de escusa para a não aplicação das normas existentes de proteção ao consumidor, uma vez que o

jurista deve procurar sempre maneiras de inibir práticas abusivas, lesivas aos direitos básicos do consumidor, ainda que tenha que adaptar diante do contexto das infundáveis mudanças sociais que vivenciamos (Silva, 2018).

Esses aplicativos de transporte chegaram ao Brasil por volta do ano de 2015 e promoveram uma verdadeira transformação na forma de se locomover em todas as cidades do Brasil. À época, várias cooperativas de táxi foram contra a permanência dessas empresas de transporte por aplicativo em solo brasileiro. Porém, ao observarmos a realidade cotidiana, facilmente percebemos que tais aplicativos de mobilidade urbana vieram para ficar.

Registros históricos, alguns dos quais apresentados em sessão específica deste trabalho, mostram que a pessoa com deficiência, ao longo dos anos, foi excluída do convívio social de maneira sistêmica, talvez em decorrência do modelo estritamente médico inicialmente adotado para classificar deficiência, cujo critério era apenas a dificuldade em exercer funções pelo indivíduo, sem levar em consideração a inadequação do meio em que esse indivíduo vivia. Com a inclusão do Estatuto da Pessoa com Deficiência no ordenamento jurídico o modelo passou a ser biopsicossocial, pelo qual para se caracterizar a deficiência é preciso que sejam analisadas as limitações físicas da pessoa somadas às dificuldades de interação decorrentes de tais limitações.

Nesse contexto, se identifica o potencial dos aplicativos de transporte urbano para a inclusão das pessoas com deficiência. Observe-se que, diante dos enormes problemas de acessibilidade, os aplicativos de transporte individual de pessoas se mostram como alternativa ante as limitações de mobilidade urbana que, embora seja um problema para todos, atinge de forma mais direta e intensa a parcela da população que possui algum tipo de deficiência. Aqui se faz oportuno afirmar e frisar que a entrada em cena dos aplicativos digitais de transporte tornou mais fácil e amplo o acesso desse segmento da população ao transporte urbano, e esse é um ganho social que precisa ser preservado.

Observa-se que a questão da natureza jurídica desse tipo de serviço é muito controvertida na doutrina e provoca intensos debates por parte dos estudiosos do tema. A regulamentação da matéria (Brasil, 2012) fica a cargo dos Municípios, conforme é possível verificar a partir da leitura do artigo 12 da Lei 12.587/2012 que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Essa abertura legislativa

conferida pela PNMU gerou um alto grau de insegurança jurídica até o presente momento (Morais, 2019).

A Lei 13.640 de 26 de março de 2018 trouxe para a PNMU o artigo 11-A. O referido artigo foi editado no sentido de conferir aos Municípios e ao Distrito Federal o poder de regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte privado individual de passageiros. Nesse contexto, os Municípios e o Distrito Federal deverão seguir os seguintes princípios: a eficiência, a eficácia, a segurança e efetividade na prestação do serviço. Dentre as diretrizes estão: a efetiva cobrança de tributos municipais devidos pela prestação de serviço (Brasil, 2018).

Ao analisar o texto normativo da capital do Estado de Goiás, o Decreto-Lei 2.890/2017 (Goiânia, 2017), pode-se constatar a partir de suas considerações iniciais que ele conferiu especial importância à acessibilidade, ao destacar a importância de promover a articulação das políticas de trânsito, transporte e acessibilidade.

Por outro lado, de acordo com matéria jornalística divulgada por um veículo de mídia televisiva (YouTube, 2018) faltam táxis acessíveis em Goiânia e dentre os poucos que as cooperativas de táxis possuem não são todos que estão em perfeitas condições de uso.

No caso de Vitória, capital do Espírito Santo, é interessante o registro apresentado por Silva e Fonseca (2020). Esses autores informam que a Uber considera os decretos regulatórios da prefeitura de Vitória como a mais moderna regulamentação existente no país, pois simplificou regulações prévias e estabeleceu a diferença desse serviço para os prestados pelos tradicionais táxis. Os autores ressaltam, no entanto, que a única menção que os decretos trazem sobre acessibilidade diz respeito às condições de acesso às vias e ao sistema municipal de mobilidade, mas não ao direito das pessoas com deficiência ao transporte acessível.

Outras regulamentações surgiram nos estados, municípios e Distrito Federal. Dentre elas, vale destacar o Decreto 16.832/2018 de Belo Horizonte (Belo Horizonte, 2018), que menciona expressamente, no art. 8º, inciso X, a prioridade no atendimento às pessoas com deficiência que demandarem veículos acessíveis.

No Distrito Federal, a legislação a respeito dessa temática, a Lei 5.691/2016 traz, em seu artigo 3º, a necessidade da adaptação de carros oferecidos em aplicativo de transporte urbano para o atendimento das pessoas com deficiência, como se vê no texto transcrito a seguir:

“Art. 3º O aplicativo de acesso e solicitação do serviço de que trata esta Lei deve ser adaptado de modo a possibilitar a sua plena utilização por pessoa com deficiência, vedada a cobrança de quaisquer valores e encargos adicionais pela prestação desses serviços (Distrito Federal, 2016).

Entretanto, como ressaltam Silva e Fonseca (2020), a legislação em comento não tenha previsto uma forma de efetivar tal previsão legal, como, por exemplo, a definição de número ou porcentagem de veículos adaptados, ou quais sanções seriam impostas caso a empresa não garanta acessibilidade eficaz. Houve apenas o estabelecimento de previsões abstratas e genéricas sobre a questão, muito embora a própria acessibilidade universal seja princípio fundamental da política de mobilidade adotada no país.

Fora do Brasil, nos Estados Unidos da América, Silva e Fonseca (2020) informam a ocorrência de processos contra duas empresas de transporte urbano por aplicativo (Uber e Lyft) por violação ao direito de transporte da pessoa com deficiência. Nos dois casos houve violação de direito ao transporte acessível, porque usuários de cadeiras de rodas enfrentavam a situação de que raramente os veículos adaptados para deficientes físicos, estavam disponíveis.

Não obstante a insegurança jurídica causada pelas diversas legislações do âmbito municipal, pode-se depreender, tanto da análise do decreto goianiense, como de diversas outras regulamentações a esse respeito, que mesmo se tratando de um serviço de transporte individual privado, esse serviço está sujeito à fiscalização por parte do poder público.

4.2. Aplicação do Código de Defesa do Consumidor nas relações entre aplicativos de transporte e seus usuários

O Estado tem o dever, de acordo com o Artigo 5º, XXXII da Constituição, de promover a defesa do consumidor por meio da legislação. A Constituição de 1988 reconhece os direitos do consumidor como um conjunto de direitos e deveres dos fornecedores e consumidores, buscando equilíbrio nas relações de consumo. Atualmente, a matéria é regida pela Lei n. 8.078/90, conhecida como "Código de Defesa do Consumidor", que estabelece um sistema de proteção baseado em normas civis, penais e administrativas. A defesa do consumidor também é um imperativo para

a ordem econômica brasileira, conforme estabelecido no Artigo 170, V da Constituição.

“Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:
V - defesa do consumidor”

De acordo com Ramos (2023), o Supremo Tribunal Federal (STF) decidiu que o princípio da livre iniciativa não pode ser utilizado para afastar as regras de regulação do mercado e de defesa do consumidor (RE 349.686, rel. Min. Ellen Gracie, j. 14-6-2005, Segunda Turma, DJ de 5-8-2005). Portanto, é fundamental que o Estado Brasileiro, por meio de políticas públicas, concilie a livre iniciativa e a livre concorrência com os princípios da defesa do consumidor e da redução das desigualdades sociais, de acordo com os princípios de justiça social (STF, ADI n.319-QO, rel. Min. Moreira Alves, j. 3-3-1993, Plenário, DJ de 30-4-1993).

Mais recentemente, no ano de 2019, o STF enfrentou o tema na ADPF 449 em da relatoria do ministro Luiz Fux. Nessa ADPF ficou decidido que o serviço de transporte por aplicativo é constitucional (STF, 2018).

Embora seja um tema ainda passível de muito debate, o entendimento que vem se consolidando é que se trata de uma relação consumerista entre o aplicativo de transporte e seus usuários (Silva, 2018). Assim sendo, é uma relação na qual se aplica o Código de Defesa do Consumidor (CDC).

A hipótese de se tratar de uma relação do âmbito cível, ou seja, uma relação regida por normas de direito privado, não se sustenta, pois, na relação ora comentada, não estamos diante de partes em igualdade de condições. O consumidor nesse caso é claramente vulnerável, quer seja vulnerabilidade técnica ou econômica.

Diante dos vultosos ganhos dessas empresas multinacionais e da falta de conhecimento técnico do usuário sobre sistemas que regem o funcionamento desses aplicativos, dentre outros pormenores técnicos. Esses argumentos deixam claro que se trata de uma relação de consumo. Uma vez que, não pode ser enquadrada como relação de natureza civil dada a vulnerabilidade do consumidor.

4.3. Eficácia horizontal dos Direitos Humanos

Conforme ensina Jacobs (2014), os diversos usos da malha urbana são fundamentais para preservar a própria civilização. Nesse sentido, a acessibilidade por parte dos aplicativos de transporte é muito importante, uma vez que daria oportunidade para uma população, por vezes, excluída no momento de usufruir dos espaços urbanos.

“Para compreender as cidades, precisamos admitir de imediato, como fenômeno fundamental, as combinações ou as misturas de usos, não os usos separados. Já vimos a importância disso com relação aos parques urbanos. É fácil – muito fácil – encarar os parques como um fenômeno em si e defini-los como adequados ou inadequados quanto, digamos, à proporcionalidade entre área e milhares de habitantes. Tal abordagem revela um pouco dos métodos dos planejadores, mas nada nos diz de proveitoso acerca do comportamento ou do valor dos parques urbanos” (Jacobs, 2014).

Conforme registra Ramos (2023), a universalidade dos direitos humanos não seria completa sem o reconhecimento da incidência desses direitos em todas as relações sociais, o que abarca obviamente as relações que envolvem empresas e suas atividades. Esse autor observa que, para que haja respeito aos direitos humanos pelas empresas, é necessário que se reconheça a eficácia horizontal e a dimensão objetiva dos direitos humanos.

A incidência de tais direitos se dá tanto nas relações entre “Estado e indivíduo” (eficácia vertical), como entre particulares, obrigando as empresas a respeitá-los em suas atividades. A dimensão objetiva é a observância de deveres de proteção aos direitos humanos reconhecidos. Assim, os direitos humanos possuem dupla dimensão: a subjetiva (reconhecimento de faculdades) e a objetiva (imposição de deveres de proteção). Na dimensão objetiva, o Estado deve promover o respeito aos direitos humanos, não permitindo que agentes públicos ou particulares os violem. Essa dimensão objetiva é fruto do reconhecimento de determinado direito. Assim, a Constituição Federal de 1988, ao mencionar o direito à vida, implicitamente exige que o Estado aja para sua proteção.

Há duas abordagens sobre a observância, pelas empresas, das normas de direitos humanos: (i) a direta, com regras que incidem sobre as empresas para que observem padrões de conduta tanto internamente (relações com seus trabalhadores) quanto externamente (relações com a comunidade), e (ii) a indireta, pela qual normas

de direitos humanos já existentes responsabilizam os Estados e exigem que estes cobrem das empresas uma conduta *pro homine*.

Essa elaboração teórica denota claramente a importância de que toda e qualquer empresa, e naturalmente também as empresas privadas de transporte individual por aplicativo, disponibilizem aos usuários carros acessíveis, concretizando a eficácia horizontal dos Direitos Humanos.

Na maioria das vezes, quando o passageiro com alguma dificuldade de locomoção: deficiente físico, visual ou com qualquer outro tipo de deficiência procura algum desses aplicativos de transporte de pessoas, é atendido com urbanidade e presteza. Porém, a exceção ocorre em alguns casos em que o motorista parceiro se recusa a iniciar a corrida da pessoa com deficiência utilizando-se de argumentos que muitas vezes tentam camuflar o preconceito.

Nesse momento é oportuno, e de suma importância, que se faça uma breve abordagem sobre o conceito de capacitismo, pois, muitas vezes, ocorre a negativa em prestar o serviço de transporte para pessoas com deficiência, justificando-se tal negativa com o uso de argumentos capacitistas. Mas o que vem a ser capacitismo? Em apertada síntese, pode-se definir o capacitismo como qualquer atitude que visa discriminar a pessoa com deficiência em razão de ela possuir uma deficiência. Em estudo a respeito dessa questão, Dias (2013) afirma que o capacitismo está para deficiência, assim como o racismo está em relação às minorias étnicas, ou o machismo está em relação às mulheres. Conforme esse autor, o capacitismo é uma forma de opressão que se baseia na suposição de que as pessoas com deficiência são inferiores, incapazes ou menos valiosas do que aquelas sem deficiência.

Essa forma de discriminação se manifesta em vários aspectos da vida cotidiana, incluindo educação, emprego, acesso a serviços, infraestrutura e interações sociais. O capacitismo se enraíza em estereótipos negativos, atitudes condescendentes, falta de acessibilidade e falta de inclusão.

Uma das principais manifestações do capacitismo é a exclusão das pessoas com deficiência da participação plena na sociedade. Isso ocorre quando as barreiras físicas, comunicacionais e atitudinais impedem o acesso igualitário a oportunidades, como emprego, educação e serviços públicos. Por exemplo, a falta de rampas de acesso, elevadores, legendas em vídeos ou intérpretes de língua de sinais são exemplos de barreiras que excluem as pessoas com deficiência.

Além disso, o capacitismo se manifesta em atitudes e estereótipos negativos em relação às pessoas com deficiência. Essas atitudes podem resultar em tratamento discriminatório, desvalorização de suas capacidades e limitações de oportunidades. As pessoas com deficiência muitas vezes enfrentam preconceitos, estigmas e estereótipos que as desumanizam e reduzem suas identidades apenas à sua deficiência, ignorando suas habilidades, talentos e individualidade.

O capacitismo também se reflete nas políticas e práticas institucionais que limitam a participação das pessoas com deficiência. Leis inadequadas, falta de acessibilidade em espaços públicos e privados, falta de serviços de apoio e falta de adaptação nas políticas educacionais e de emprego são exemplos de como as estruturas sociais e institucionais podem reforçar a discriminação e perpetuar o capacitismo.

É importante destacar que a luta contra o capacitismo não se limita apenas às pessoas com deficiência, mas deve ser uma responsabilidade coletiva. A inclusão e o respeito pelos direitos das pessoas com deficiência são fundamentais para uma sociedade justa e equitativa.

Para combater o capacitismo, é necessário promover a conscientização sobre as questões relacionadas à deficiência, desafiar estereótipos e preconceitos, implementar políticas inclusivas, garantir a acessibilidade em todos os aspectos da vida e envolver as pessoas com deficiência nas decisões que afetam suas vidas.

A valorização da diversidade, o reconhecimento das capacidades e contribuições das pessoas com deficiência e a promoção de uma cultura inclusiva são passos essenciais para superar o capacitismo e construir uma sociedade mais igualitária e respeitosa para todos.

Então, a partir da compreensão do que vem a ser capacitismo, e suas implicações, podemos perceber que a recusa de transportar pessoas com deficiência, sob a alegação de que a cadeira de rodas sujará o banco de trás do veículo, ou a recusa a levar o cão guia do deficiente visual, nada mais são do que argumentações de natureza capacitista.

Ressalta-se que a discriminação em relação à pessoa com deficiência é crime apenado com 1 a 3 anos de reclusão e multa, conforme art. 88 do Estatuto da Pessoa com Deficiência³.

Diante desse cenário, surgem vários questionamentos: essas empresas têm o direito de não realizar o transporte de pessoas com deficiência? Em caso de negativa é cabível indenização por danos morais? Como tem decidido o judiciário quando provocado a respeito do tema? Qual o papel do poder público em relação a essa temática? Que tipo de sociedade queremos construir?

A respeito do direito ao tratamento igualitário no que concerne às relações de consumo, o art. 6º, inciso II do Código de defesa do Consumidor⁴ (Brasil, 1990) estabelece que é direito básico do consumidor a educação e divulgação do consumo adequado, assegurada a liberdade de escolha e igualdade nas contratações. Ou seja, a última parte do inciso deixa claro que o consumidor com deficiência tem a liberdade de escolher igual a qualquer consumidor sem deficiência.

No caso da recusa de prestar o supracitado serviço, se está diante de um claro exemplo da conceituação de deficiência pelo Estatuto da Pessoa com Deficiência em seu art. 2º⁵ (Brasil, 2015) que pode ser resumida na seguinte fórmula: limitação física ou sensorial somada à dificuldade de interação em sociedade resulta no conceito contemporâneo de deficiência.

Soma-se aos argumentos capacitistas usados por parte dos motoristas de aplicativos de transporte a leitura equivocada do poder judiciário ao ser instado a decidir sobre ato de recusa na prestação de serviço de transporte a pessoas com deficiência. Não raras vezes, o judiciário arbitra indenizações irrisórias, ou profere decisões no sentido de que tal fato não passa de “mero aborrecimento” da vida

³ Art. 88. Praticar, induzir ou incitar discriminação de pessoa em razão de sua deficiência:

Pena - reclusão, de 1 (um) a 3 (três) anos, e multa.

⁴ Art. 6º São direitos básicos do consumidor:

II - a educação e divulgação sobre o consumo adequado dos produtos e serviços, asseguradas a liberdade de escolha e a igualdade nas contratações;

⁵ Art. 2º Considera-se pessoa com deficiência aquela que tem impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, o qual, em interação com uma ou mais barreiras, pode obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas.

cotidiana quando, na verdade, significa o impedimento da pessoa com deficiência ao direito de ir e vir.

A população com algum tipo de deficiência vem lutando por inclusão na sociedade ao longo da história da humanidade. Essa luta gradual e paulatina tem surtido efeito, muito embora seus efeitos sejam lentos.

Oportuno trazer aqui considerações contidas em recente e extensa publicação de Brandão (2023) sobre os direitos das pessoas com deficiência e o efetivo acesso dessas pessoas a esses direitos. Esse autor traz um panorama descritivo e ao mesmo tempo crítico da realidade de exclusão e discriminação vivenciada pelas pessoas com deficiência para a vida em sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas.

Ao final, em uma conclusão menos jurídica, o autor, Ministro Cláudio Brandão ressalta que ainda há muito por fazer, e que *“mais do que de leis, a mudança somente virá com atitudes e não se pode aguardar o amanhã para que o futuro comece a ser mudado e menos ainda depende do Estado ou do Governo, ainda que tenham eles a sua (grande) parcela de responsabilidade”*. Adiciona ainda, que *“depende de cada um a cada dia, por mínima que seja a atitude, reconhecer que a diferença é parte integrante da beleza da vida. A pessoa com deficiência, infelizmente, ainda é vista com o olhar da diferença que exclui e não da diferença que precisa ser incluída”*.

Desse conjunto de reflexões, torna-se evidente que, conforme assevera com propriedade Brandão (2023), o direito à oportunidade de participar da vida em sociedade deve ser garantido a todos, porque de todos é feita a sociedade.

Conclusão

Ao longo da história humana a pessoa com deficiência foi vista sob a perspectiva de exclusão. O Estatuto da Pessoa com Deficiência conceituou a deficiência não mais como um modelo puramente médico, passa a ter uma abordagem sobre a dificuldade de interação social e cultural. A limitação física e, ou, sensorial deve ser analisada a partir do grau de dificuldade de interação do deficiente em sociedade.

No momento em que a sociedade adequa seus serviços e espaços para receber e inserir as pessoas com suas diversas características, teremos uma sociedade mais justa e solidária.

Em aspectos práticos, é uma vantagem também do ponto de vista econômico, pois, quanto mais essas pessoas estiverem inseridas em sociedade, mas poderão contribuir com seus talentos e capacidades para concretizar os objetivos fundamentais encartados na Constituição Federal de 1988.

O Brasil é um país que possui várias leis referentes à pessoa com deficiência e acessibilidade. O desafio atual é conferir efetividade para essas leis.

A economia compartilhada é um fenômeno, que muito embora seja recente, sua difusão é cada vez mais acentuada na sociedade. Empresas de transporte individual de pessoal já são uma realidade em cidades de grande e médio porte pelo Brasil. Os aplicativos de transporte podem ser um importante parceiro na missão de inclusão.

Nesse sentido, é importante ressaltar que essas empresas são de fundamental importância na luta por inclusão da pessoa com deficiência. Sendo assim, atualmente, não é cabível que as empresas de transporte individual não disponibilizem automóveis adaptados.

É de extrema relevância, no entanto, a compreensão de que ganhos decorrentes de inovações nas relações de trabalho e consumo não podem implicar em precarização das relações de trabalho.

No que diz respeito ao foco deste estudo, vale ressaltar que a eficácia horizontal dos direitos humanos engloba as empresas em geral, sejam elas públicas ou privadas, para se alcançar a inclusão da pessoa com deficiência.

A constitucionalidade do fomento para acessibilidade está fundamentada nos princípios e direitos previstos na Constituição Federal do Brasil, que estabelecem a igualdade, a dignidade da pessoa humana, a não discriminação e o direito à acessibilidade como valores fundamentais a serem garantidos a todos os cidadãos.

Não se pode deixar de lado, que todo o aparato teórico que é objeto de estudo do Direito Constitucional Brasileiro, visa concretizar os objetivos constitucionais sendo que um deles é construir uma sociedade livre, justa e solidária, diante do que, depreende-se que é constitucional a obrigação de que os aplicativos possuam carros acessíveis para o público com deficiência.

Como resultado dessas reflexões, apresentam-se a seguir possíveis soluções para melhoria na prestação de serviço de transporte por aplicativo para a pessoa com deficiência no Município de Goiânia, Goiás, Brasil:

- Campanhas educativas por parte do Município para sensibilizar os trabalhadores do sistema de transporte por aplicativo sobre a importância da inclusão social.
- Empresas disponibilizarem carros acessíveis para suprir a demanda da população com algum tipo de deficiência.
- Realização de treinamentos, por parte das empresas de transporte individual de pessoas, com objetivo de capacitar seus colaboradores no atendimento das necessidades específicas das Pessoas com Deficiência.
- O poder Judiciário atuar, de forma firme e efetiva, para não permitir abuso de direito por parte das empresas de transporte por aplicativo em relação à essa matéria.
- Incluir na regulamentação goianiense para os serviços de transporte adaptado para as pessoas com deficiência a exigência de que o funcionamento ocorra em tempo integral (24 horas) e com número de veículos disponíveis calculado com fundamento técnico, a partir do número de pessoas nessa condição na população goianiense.
- A estrutura desses aplicativos de transporte deve se ajustar à Lei 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana), e à Lei n.º 13.146/2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência), para garantir finalmente a locomoção da pessoa com deficiência.

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, A. V. de. Proteção do consumidor na economia compartilhada: a questão da responsabilidade civil. São Paulo. Editora Dialética, 2022.
- ANDRIGHI, F. N. O conceito de consumidor direito e a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça. Revista de Direito Renovar, Rio de Janeiro, n. 29, p. 1-11, maio/ago. 2004. Disponível em: <<https://core.ac.uk/download/pdf/79058505.pdf>>. Acesso em: 27 de maio.
- ARAUJO, L. A. D.; FILHO, W. M. C. O estatuto da pessoa com deficiência - epcd (Lei 13.146, de 06.07.2015): algumas novidades. Revista dos Tribunais. [S. l.], v. 962, [S. l.], P. 65-80, 2015. Disponível em: <<http://revista.ibict.br/inclusao/article/view/4029>>. Acesso em: 17 fev. 2021.
- ARAUJO, L. A. D; MAIA, M. A cidade, o dever constitucional de inclusão social e a acessibilidade. Revista Direito da Cidade, v. 8, n. 1, 2016.
- ARAÚJO, A. C. M.; OLIVEIRA, V. M.; CORREIA, S. E. N. Sustainable Consumption: Thematic Evolution from 1999 to 2019. Revista de Administração Mackenzie, v. 22, n. 2, p. eRAMG210209, 2021.
- BBC. Sem tributar especulação, oportunidades iguais não bastam contra desigualdades: a visão de Michael Sandel, filósofo estrela de Harvard. Portal de notícias G1, Economia, 2021. Disponível em: <<https://g1.globo.com/economia/noticia/2021/02/07/sem-tributar-especulacao-oportunidades-iguais-nao-bastam-contradesigualdades-a-visao-de-michael-sandel-filosofo-estrela-de-harvard.ghtml>> Acesso em: 18 fev. 2021>.
- BELO HORIZONTE, 2018. Prefeitura Municipal. Decreto N.º 16.832, de 23 de Janeiro de 2018. Disponível em: <https://www.cmbh.mg.gov.br/atividade-legislativa/pesquisar-legislacao/decreto/16832/2018#:~:text=Autoria%3A%20Executivo.,individual%20privado%20remunerado%20de%20passageiros>. Acesso em 07 de agosto de 2023.
- BENJAMIN, A. H. de V. O. conceito jurídico de consumidor. Revista dos Tribunais: RT, São Paulo, v. 77, n. 628, p. 69-79, fev. 1988. em: <http://bdjur.stj.jus.br/dspace/handle/2011/8866>. Acesso em 27 maio 2023.
- BOSTMAN, R.; ROGERS, R. O que é meu é seu: como o consumo colaborativo vai mudar nosso mundo. Porto Alegre. Bookman, 2011.
- BRANDÃO, C. A. “Reforma Trabalhista” e o sistema de cotas de emprego das Pessoas com Deficiência. São Paulo. Venturoli, 2023.
- BRASIL. Senado. Emenda Constitucional n.º12 de 17/10/1978. Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/181299/000393135.pdf?sequence=3&isAllowed=y>>. Acesso em: 25 de mai. 2023.

BRASIL. Constituição Federal, de 05/10/1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 17 fev. 2021.

BRASIL. Lei 7.853 de 24/10/1989. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7853compilado.htm Acesso em: 27 de mai. 2023.

BRASIL. Código de Defesa do Consumidor, de 11/09/1990. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8078compilado.htm>. Acesso em: 17 fev. 2021.

BRASIL. Lei de Improbidade Administrativa, de 02/06/1992 Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8429.htm>. Acesso em: 17 fev. 2021.

BRASIL. Brasília, Convenção sobre os Direitos da Pessoa Com deficiência: Protocolo Facultativo à Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência. Cartilha da Presidência da República, Secretaria Especial dos Direitos Humanos, setembro/2007. Disponível em: <http://portal.mec.gov.br/index.php?option=com_docman&view=download&alias=424-cartilha-c&category_slug=documentos-pdf&Itemid=30192>. Acesso em: 25 mai. 2023.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. (ADI n.2.649, voto da rel. Min Carmen Lucia, j. 08/05/2008, Plenário, DJe de 17-10-2008). Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=555517> Acesso em 09 jun 2023.

BRASIL. Decreto n.º 6.949, de 25/08/2009. Promulga a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo. Disponível em https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6949.htm. Acesso em 06 agosto 2023.

BRASIL. Política Nacional de Mobilidade Urbana, de 03/01/2012 Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 17 fev. 2021.

BRASIL. Estatuto Da Pessoa com Deficiência, de 06/07/2015. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm>. Acesso em: 17 fev. 2021.

BRASIL. Lei 13.640 de 26/03/2018. Disponível em https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/l13640.htm. Acesso em 09 jun 2023.

BRASIL. Lei 14.624 de 17/07/2023. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023-2026/2023/lei/L14624.htm Acesso em 05 ago 2023.

BRASIL. Lei 5.691 de 22/08/2023. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2023-2026/2023/lei/L14624.htm Acesso em 05 ago 2023.

BRESSER-PEREIRA, L. C. G. Depois do capitalismo financeiro-rentista, mudança estrutural à vista? 2017. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/nec/a/QGzjWYDhjmtKM3fbPYfp6C/?format=pdf&lang=pt> Acesso em 08 jun 2023.

CIDADE, R. B.; JÚNIOR, T.M.A.L. O direito ao transporte como direito fundamental social. Revista de Direito Urbanístico. 2016. Disponível em: <https://indexlaw.org/index.php/revistaDireitoUrbanistico/article/view/509/506>. Acesso em 05 de ago 2023.

COSTA, D. V.; TEODÓSIO, A. dos S. de S. Desenvolvimento sustentável, consumo e cidadania: um estudo sobre a (des)articulação da comunicação de organizações da sociedade civil, do estado e das empresas. Revista de Administração Mackenzie, v. 12, n. 3, p. 114–145, jun. 2011.

DIAS, A. Por uma genealogia do capacitismo: da eugenia estatal a narrativa capacitista social. Anais do I Simpósio Internacional de Estudos sobre a Deficiência – SEDPCD/Diversitas/USP Legal, São Paulo. P. 1-14, 2013. Disponível em: http://www.memorialdainclusao.sp.gov.br/ebook/Textos/Adriana_Dias.pdf. Acesso em: 16 fev. 2021.

DISTRITO FEDERAL. Lei 5.691 de 02/08/2016. Disponível em https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/505697248c404143ae288de24a79d1e3/Lei_5691_02_08_2016.html Acesso em 05 ago 2023.

DOWBOR, L. A era do capital improdutivo: Por que oito famílias têm mais riqueza que metade da população do mundo. São Paulo, 2017. Disponível em: https://dowbor.org/wp-content/uploads/2012/06/a_era_do_capital_improdutivo_2_impress%C3%A3oV2.pdf >. Acesso em: 5 mar. 2023.

FERNANDES, L. B; SCHLESENER, A; MOSQUERA C. Revista do Núcleo de Estudos e Pesquisas Interdisciplinares em Musicoterapia, Curitiba v.2, p.132 –144. 2011.

FIGUEIRA, E. As pessoas com deficiência na história do Brasil: Uma trajetória de silêncios e gritos. Rio de Janeiro. Editora Wak, 2021.

FONSECA, R.T.M da. O novo conceito constitucional de pessoa com deficiência: um ato de coragem. Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª região, São Paulo, v.[S.l.], n.10, P.45-57, 2012. Disponível em: <https://juslaboris.tst.jus.br/handle/20.500.12178/78834>. Acesso em: 16 fev. 2021.

GOIÂNIA. Decreto 2.890, de 06/10/2017. Disponível em: https://www.goiania.go.gov.br/html/gabinete_civil/sileg/dados/legis/2017/dc_20171006_000002890.html>. Acesso em: 17 fev. 2021.

IBGE Educa Jovens. Conheça o Brasil – População. Pessoas com Deficiência. Disponível em: <<https://educa.ibge.gov.br/jovens/conheca-o-Brasil/populacao/20551-pessoas-com-deficiencia.html>> Acesso em 27 de mai.2023.

JACOBS, J. Morte e Vida de Grandes Cidades. 3ª ed. São Paulo: Editora Martins Fontes, 2011.

LASSALE, F. O Que é uma Constituição. 1862. Versão para e Book. eBooksBrasil.com. Disponível em http://www.adelinotorres.info/historia/ferdinand_lassalle_o_que_e_uma_constituicao.pdf Acessado em 07 jun 2023.

LANNA Jr., MARTINS, M. C. M. (Comp.). História do Movimento Político das Pessoas com Deficiência no Brasil. - Brasília: Secretaria de Direitos Humanos. Secretaria Nacional de Promoção dos Direitos da Pessoa com Deficiência, 2010.

MAIOR I. M. M. de L. Movimento político das pessoas com deficiência: reflexões sobre a conquista de direitos. Revista Inclusão Social, v. 10, n. 2, 1 dez. 2017. Disponível em: https://egov.ufsc.br/portal/sites/default/files/o_estatuto_da_pessoa_com_deficiencia_-_epcd.pdf. Acesso em: 17 fev. 2021.

MANCEBO, D., JORGE, M. O., FONSECA, G. T. da, SILVA, L. V. da. Consumo e subjetividade: trajetórias teóricas. Estudos de Psicologia 2002, 7(2), 325-332. Disponível em <https://doi.org/10.1590/S1413-294X2002000200013>

MARQUES, C. L. A nova noção de fornecedor no consumo compartilhado: um estudo sobre as correlações do pluralismo contratual e o acesso ao consumo. Revista de Direito do Consumidor. vol. 111. ano 26. p. 247-268. São Paulo: Ed. RT, maio-jun. 2017.

MISKULIN, A.P.S.C. Possibilidades regulatórias para a concessão de uma proteção jurídico-laboral aos trabalhadores sob demanda em plataformas digitais. 2020. 289 f. Mestrado – Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2020

MORAIS, C. A. M de. Experiências municipais de regulação do transporte por aplicativo: considerações a partir da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Revista Digital de Direito Administrativo, [S.l.], v. 6, n. 1, p. 23-57, 2019. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/rdda/article/view/148015>. Acesso em: 16 fev. 2021.

MORAIS, L. Regulamentação da atividade de transporte por aplicativo via decreto pode virar Lei. Jornal Opção, Embate, 2019 Disponível em:<<https://www.jornalopcao.com.br/reportagens/regulamentacao-da-atividade-de-transporte-por-aplicativo-via-decreto-pode-virar-lei-160518/>. Acesso em: 17 fev. 2021>.

OLIVEIRA, V. M. de.; TEODÓSIO, A. dos S. de S. Consumo colaborativo: um estudo bibliométrico entre 2010 e 2019. Revista Eletrônica de Administração (Porto Alegre), v. 26, n. 2, p. 300–329, maio 2020.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS [ONU]. Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência. Doc. A/61/611, Nova Iorque, 13 dez. 2006.

PEREIRA, J. A.; SARAIVA, J. M. trajetória histórico social da população deficiente: da exclusão à inclusão social. Revista Ser Social, Brasília, v. 19, n.40, p. 168-185, 2017. Disponível em: <https://periodicos.unb.br/index.php/SER_Social/article/view/14677>. Acesso em: 17 fev. 2021.

PRATA, M.R. Uberização nas Relações de Trabalho: Trabalho sob Demanda Via Aplicativos - Impactos da Pandemia da COVID-19. Curitiba. Editora Jurua ebooks, 2021.

ROLNIK, R.; KLINTOWITZ, D. Mobilidade na cidade de São Paulo. Estudos avançados 25 (71), 2011.

ROSSETTO, E.; ADAMI, A. S.; KREMER, J.; PAGANI, N.; SILVA, M. T. N. aspectos históricos da pessoa com deficiência. Revista da Educação Educere et Educare. [S. l.], v. I, n. 1, p. 103-108, 2006. Disponível em: <<http://e-revista.unioeste.br/index.php/educereeteducare/article/viewFile/1013/865>>. Acesso em: 17 fev. 2021.

SÃO PAULO. Defensoria Pública do Estado de São Paulo. Comentários Gerais dos Comitês de Tratados Direitos Humanos da ONU: Comitê sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência. 2021. Disponível em: <<https://www.defensoria.sp.def.br/documents/20122/d6dd72ff-53da-2ce9-8f33-4679c0589908>>. Acesso em: 27 de mai. De 2023.

SANTOS, B. B. Cultura do consumo: da promessa de felicidade ao sofrimento psíquico. Latitude, Vol. 11, n.º 1, pp. 295-333, 2017

SARMENTO, D. Por Um Constitucionalismo Inclusivo: História Constitucional Brasileira, Teoria da Constituição e Direitos Fundamentais. Editora Lumen Juris. Rio de Janeiro. Pg 179 – 189. 2010.

SILVA, K. B. da. Economia de compartilhamento: novas relações de consumo e sua jurisdição regulatória. Dissertação (Mestrado). Orientação: Fernando Antônio de Vasconcelos Universidade Federal da Paraíba - João Pessoa, 2018.

SILVA, J. S. L. da. O transporte remunerado individual de passageiros no Brasil por meio de aplicativo: a Lei 13.640/2018 e a proteção dos consumidores diante da economia do compartilhamento. Revista de Direito do Consumidor. vol. 118. ano 27. p. 151-192. São Paulo: Ed. RT, jul.-ago. 2018.

SLEE, T. Uberização: a nova onda do trabalho precarizado. São Paulo. Editora Elefante, 2019.

SOUSA, C., MENDES, V., MAGALHÃES, T. Direito das pessoas com deficiência: avanços ou retrocessos no ordenamento jurídico brasileiro. Argumenta Journal Law, Jacarezinho – PR, Brasil, n. 39, 2023.

RAMOS, A. de C. Curso de Direitos Humanos. 10ª ed. São Paulo: Editora Saraiva, Pg 722 – 723; 913. 2023.

RAWLS, J. Uma teoria da justiça. 2ª ed. São Paulo: Editora Martins Fontes, 2000.

TAVARES, André Ramos. Manual do poder judiciário brasileiro. São Paulo. Editora Saraiva jur, 2012.

YOUTUBE. Lançamento da Tradução dos Comentários Gerais do Comitê sobre Direitos das Pessoas com Deficiência. Defensoria SP. Youtube. 10 Dez. 2021. 1h57min15s. Disponível em:

<https://www.youtube.com/watch?v=QThRf4vhIPA&t=5737s&ab_channel=DefensoriaSP>. Acesso em 25 Mai 2023.