

ESTRATÉGIA DE MOBILIDADE URBANA PARA A LOCOMOÇÃO INDEPENDENTE DE PORTADORES DE DEFICIENCIA VISUAL, PORTADORES DE ACUIDADE VISUAL REDUZIDA E/OU ANALFABETOS EM TRANSPORTES PÚBLICOS DOS ESTADOS BRASILEIROS

Marcela Geada Cavalieri
Instituto Federal do Espírito Santo – IFES
Fernanda Nogueira
Instituto Federal do Espírito Santo – IFES

RESUMO

Alguns estados brasileiros oferecem, aos usuários do transporte público, maneiras distintas de se locomoverem por um mesmo percurso, como ônibus, metrô subterrâneos e/ou metrô de superfície. Cabe ao cidadão, portanto, a escolha da alternativa mais viável após a análise de diversos fatores, como o tempo gasto pela realização do percurso em cada opção e a proximidade do local às plataformas de embarque. O estado do Espírito Santo tem, em sua capital Vitória, o 4º maior IDH (Índice de Desenvolvimento Humano) do Brasil. Entretanto, a sua população, similarmente a maior parte dos habitantes do país, só dispõe de uma alternativa de transporte público: o ônibus. Para os municípios, é uma excelente opção pois não demanda, por exemplo, da infraestrutura necessária de construção e manutenção de áreas subterrâneas. Para muitos usuários, se apresenta vantajoso, principalmente pela diversidade de percursos que podem ser realizados. Porém, pouquíssimos são os projetos de mobilidade urbana que agregam a esse sistema as políticas de acessibilidade necessárias para que os portadores de deficiências visuais se locomovam de maneira independente, visto que não podem dirigir um transporte particular, carro ou moto, e não enxergam os letreiros identificadores dos ônibus. Este projeto consiste-se na instalação de um equipamento que possibilite, sonoramente, a identificação do ônibus que se aproxima do ponto de embarque pelos deficientes visuais graves (Pessoas cegas e/ou Portadoras de baixa visão), portadores de acuidade visual reduzida (idosos e/ou pessoas que apresentem a acuidade visual comprometida por doenças, como miopia, catarata ou astigmatismo) e/ou analfabetos (Pessoas que não possam participar de todas as atividades nas quais a alfabetização é requerida para uma atuação eficaz em seu grupo e/ou comunidade - Fonte: ^{UNESCO}) acoplado aos pontos de ônibus dos principais locais do município, como escolas, shoppings, pontos turísticos e órgãos públicos, o equipamento permite a locomoção independente de todos.

Palavras chave: Ônibus – Mobilidade – Transporte

DESENVOLVIMENTO

O cidadão, segundo o Departamento de Direitos Humanos e Cidadania (DEDIHC) é compreendido como uma pessoa que, residente em um país, tem

direito à vida, à liberdade, à propriedade, à igualdade perante a lei e a direitos civis. Segundo a legislação vigente no país, todo cidadão brasileiro pode, dentro de “direitos civis”, usufruir de artifícios que promovam o seu bem-estar físico, mental, social, moral e psíquico, desde que não seja compreendido como ilegal. Nas últimas décadas, o Brasil obteve diversas conquistas na área da acessibilidade, como a implementação do piso tátil nas calçadas de todo o país, vagas reservadas em estacionamentos e rampas de acesso. Porém, nem sempre esses direitos, mesmo estando acoplados com as políticas de acesso, contemplam todas as limitações do portador de deficiência, principalmente daqueles que necessitam da acessibilidade para a realização de tarefas consideradas “rotineiras” para os não portadores, sendo muitos os empecilhos que ainda causam transtornos diários na vida de milhares de brasileiros. Com a propagação da tecnologia e o uso excessivo de computadores, celulares e notebooks, os índices de consultas aos oftalmologistas se tornaram exorbitantes, resultando em inúmeros diagnósticos de problemas relacionados a visão, que se tornaram muito mais frequentes nos brasileiros nos últimos anos. O uso excessivo de eletrônicos pode acarretar danos irreparáveis a acuidade visual dos usuários desses aparelhos. O país garante atendimento médico gratuito à população por intermédio do Sistema Único de Saúde – SUS, inclusive na área de oftalmologia, oferecendo consultas e, quando possível, os devidos tratamentos. Miopia, astigmatismo e hipermetropia são exemplos de problemas que podem ser amenizados com cirurgias e/ou óculos, mas que dificultam diversas tarefas diárias, como utilizar o ônibus, onde o usuário precisa “dar o sinal” com uma certa distância para que o coletivo consiga reduzir sua velocidade até parar para o embarque do passageiro. Essa distância, muitas vezes, é o suficiente para que o cidadão não consiga visualizar o letreiro do transporte, afetando, ainda, os idosos, que por consequência da idade e do envelhecimento da córnea, possuem a acuidade visual prejudicada e apresentam dificuldades quanto a locomoção, que é prejudicada pela pouca coordenação motora deste grupo que necessita do ônibus até mesmo para trechos pequenos, mas que resultariam em uma excessiva fadiga se percorridos à pé. Portadores de deficiências visuais graves, como a baixa visão e a cegueira, são considerados os mais afetados pela falta de políticas que promovam a acessibilidade no uso do transporte público mais frequente no país, que é o sistema de ônibus, que não necessita de obras ou excessiva manutenção para a sua implementação e funcionamento. Assim como na saúde, que dispõe do SUS, o investimento à educação é prioritário no país, existindo, atualmente, as Secretarias de Educação (SEDU) e o Ministério da Educação e Cultura (MEC), que auxiliam na formação de profissionais para que estes estejam verdadeiramente capacitados para ministrar aulas de maneira atualizada e dispor de uma excelente didática para que o aluno, independente da necessidade que tenha, obtenha o conhecimento que lhe é de direito, e principalmente para que a presença de todos os alunos em sala de aula ocorra de maneira aproveitadora,

estimulando-os desde a primeira infância. As escolas adaptaram ou estão em processo de adaptação de sua estrutura física, capacitaram seus diversos profissionais, reavaliaram suas metodologias de ensino, e realizaram trabalhos para incluir todos os alunos de maneira igualitária no meio acadêmico ao qual estão inseridos. Diversas leis foram fomentadas para garantir o direito do aluno de poder tirar proveito do ambiente escolar. Um exemplo desse trabalho seria a lei que exige um professor intérprete da Língua Brasileira de Sinais (LIBRAS) de maneira obrigatória em toda e qualquer sala de aula do país que tenha matriculado um (a) aluno (a) com deficiência auditiva. Entretanto, mesmo com tantas adaptações dentro do ambiente escolar, nem sempre esse aluno consegue chegar à escola. Em seu trajeto compreendido como Casa-Escola-Casa, muitos são os empecilhos. Assim como no caso de uma pessoa em idade escolar, todos os outros cidadãos que apresentam alguma necessidade específica encontram dificuldades para se locomover, principalmente o deficiente visual. No município da Grande Vitória, os portadores de deficiências físicas (principalmente cadeirantes) utilizam do sistema público de transporte tais como os não deficientes, pois todos os ônibus são adaptados às suas necessidades. Ainda sim, existe como opção o projeto “Mão na Roda”, onde o município disponibiliza um ônibus específico, que para ter acesso é necessário apenas ligar para um número gratuito. É de direito do cidadão, a opção de se locomover com o transporte público, quando este for uma opção disponibilizada pelo município. Apesar de ser o mais frequente, estando presente em quase todos os municípios do país, não é a opção mais viável economicamente a longo prazo. Porém, diversas cidades, como Vitória, capital do Espírito Santo, localizam-se em áreas aterradas, impossibilitando o implemento do metrô subterrâneo. O uso do ônibus como transporte coletivo, apesar de muitas vezes a falta de investimento do município torna-los saturados de pessoas e pouco confortável, é pouquíssimo prejudicial ao meio ambiente se comparado ao número de pessoas que fariam o mesmo trajeto no mesmo horário em veículos particulares, tais como carros e motos, gerando engarrafamento, prolongando o tempo dos veículos em funcionamento e até mesmo contribuindo para os elevados índices de emissão de poluentes na atmosfera, principalmente de dióxido de carbono - CO₂. O uso do transporte coletivo possibilita as relações de interação entre as pessoas, a convivência e sensação de pertencer a sociedade. Com o projeto, os municípios tornar-se-ão mais acessíveis a um público que muitas vezes ao menos conhecem as cidades em que moram, que são os portadores de deficiência visual, e aos idosos, auxiliando no crescimento da qualidade e expectativa de vida, aumentando o índice de Desenvolvimento Humano – IDH e auxiliando o Brasil a conquistar maior visibilidade em âmbito internacional. Além das pessoas portadoras deficiência visual grave, acuidade visual reduzida ou idosos, outros grupos que sofre com a segregação por conta da impossibilidade de locomoção independente são os analfabetos que, assim como os outros grupos citados anteriormente, necessitam de auxílio para se locomover pelo transporte

coletivo, até mesmo por consequência de não poderem usufruir de uma carteira de motorista. Em 1958, a Unesco (Organização Educacional Científica e Cultural das Nações Unidas) definia como alfabetizada uma pessoa capaz de ler ou escrever um enunciado simples, relacionado à sua vida diária, e analfabeta uma pessoa incapaz de realizar este comando. Vinte anos depois, a Unesco classifica como analfabeta a pessoa que não pode participar de todas as atividades nas quais a alfabetização é requerida para uma atuação eficaz em seu grupo e/ou comunidade, sendo utilizado hoje o conceito de “alfabetismo funcional”, onde a pessoa é capaz de utilizar a leitura e escrita para às demandas de seu contexto social. A definição sobre o que é analfabetismo vem sofrendo diversas revisões nas últimas décadas. Com a modernização das sociedades e o desenvolvimento tecnológico, ampliou-se a participação social e política das pessoas em suas comunidades, crescendo as demandas com relação às habilidades de leitura e escrita. A questão não é mais apenas saber se as pessoas conseguem ou não desenvolver atividades na área de linguagens, mas também o que elas são capazes de fazer com essas habilidades. A taxa de analfabetismo no Brasil diminuiu consideravelmente após a obrigatoriedade das crianças em estarem matriculadas na escola em período escolar e por programas do governo para alfabetizar a população que se encontra fora da faixa-etária do ensino regular, como o projeto de Educação de Jovens e Adultos (EJA), Programa Nacional de Educação na Reforma Agrária (PRONERA), entre outros. Visto que o combate ao analfabetismo é uma das propostas mais vislumbradas pela população de países emergentes, já que a educação é considerada a mais qualificada opção para aumentar os lucros de um país a longo prazo, ainda não se combate o problema da não inserção do deficiente visual na mobilidade urbana da maioria dos municípios. O constrangimento causado por não conseguir ler as placas de identificação do ônibus é ainda maior para os não alfabetizados visto que nem sempre a população compreende a necessidade do auxílio à leitura para as pessoas que não são deficientes visuais, sendo importantíssima a conscientização populacional de que o analfabetismo não é sinônimo de pouca inteligência, mas de falta de oportunidades de acesso ao ensino básico, e de que o analfabeto não é responsável pela não formação escolar. Em muitos lugares, e em horários específicos como de madrugada ou bem cedo, nem sempre há pessoas nos pontos de embarque de passageiros dos ônibus, o que dificulta ainda mais o acesso a esse público ao transporte. Se já é constrangedor ser deficiente visual e precisar perguntar sobre cada linha de ônibus que se encontra no momento em que se ouve, pior ainda é quando não há outras pessoas no ponto para perguntar, cabendo ao usuário dar o sinal a todos os ônibus e perguntar diretamente para o motorista. O metrô subterrâneo e o metrô de superfície, ainda que não contemplados inicialmente pelo projeto, não apresentam tantos prejuízos quanto à acessibilidade e a integração dos portadores de deficiência visual, idosos e/ou analfabetos pois o embarque dá-se por plataformas específicas, em estações movimentadas e que dispõem de

um número muito maior de passageiros que embarcam e suas estações, bem como profissionais para auxiliar no fornecimento das informações necessárias tornando, portanto, o ônibus, o transporte mais inacessível, causando a exclusão de tantas pessoas da sociedade. A cidade de Vitória possui o Instituto Luiz Braille do Estado do Espírito Santo (ILBES), que atende deficientes visuais da Grande Vitória (Vitória, Serra, Cariacica, Vila Velha, Viana e Guarapari) e de tantas outras cidades do estado. Os usuários do Instituto Braille ficam impossibilitados, entretanto, de se locomoverem independentemente porque a maior parte dos alunos necessitam do acompanhamento de pais e/ou amigos que se disponibilizam para auxiliar esses alunos a chegarem em seu destino pois não há uma política de inclusão para que esses alunos completem, de maneira autônoma, seus percursos. A melhor maneira de promover a acessibilidade é por meio de instalação de autofalantes nos pontos de ônibus que teriam a função de informar as linhas de ônibus que se aproximam em um raio de 1 quilometro, o suficiente para o usuário dar o sinal, e o ônibus parar para o passageiro embarcar. Vários pontos do município podem ser contemplados pelo projeto, principalmente em escolas, órgãos públicos, shoppings, praias e pontos turísticos. Na cidade de Vitória, por exemplo, seria interessante a instalação em pontos na Praia de Camburi, Praça dos Namorados, Instituto Luís Braille do Espírito Santo (ILBES), Shopping Vitória, Centro de Vitória, Ilha das Caieiras, e outros locais. Não sair de casa gera baixa autoestima, sensação de não pertencer a sociedade e diversas causalidades, causando a depressão que, juntamente com o estresse são, segundo algumas correntes ideológicas, o “mal do século”. A Organização Mundial da Saúde (OMS) defende a ideia de que a saúde é: “O completo bem-estar físico, mental e social; e não apenas a ausência de doenças”. Pensando nisso foi criado esse projeto, com o objetivo de promover maior bem-estar na vida do cidadão. O sistema utilizado seria o sistema Rádio, que seria de fácil criação, execução, manutenção e não demandaria de altos custos. Um dispositivo acoplado nos ônibus, já desenvolvido pelos autores do projeto, entraria em contato com os receptores instalados nos pontos, que reconheceriam a linha e informariam aos usuários do transporte público. Desta maneira, as pessoas com algum tipo de dificuldade de alcance visual seriam informadas de maneira sonora sobre a linha de ônibus que estaria se aproximando do ponto, e o município fica possibilitado de promover, portanto, a acessibilidade e inclusão de todos na sociedade para que possam se locomover de maneira igualitária.