

REALIZAÇÃO



PATROCÍNIO



ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA NA PERSPECTIVA DA PESSOA SURDA

ORGANIZADORES

Pastor Willy Gonzales Taco
Adriana Modesto de Sousa
Philippe Barbosa Silva



CONSELHO EDITORIAL

Presidente

Antonio Almeida

Coordenação da Editora Kelps

Ademar Barros

Waldeci Barros

Leandro Almeida

José Barros

Conselho Editorial

Prof. Abrão Rosa Lopes

Escritor Brasigóis Felício

Prof. F. Itami Campos

Escritora Sandra Rosa

Escritor Ubirajara Galli

Dra. Berta Leni Costa Cardoso

Prof. Maria Idelma Vieira D'Abadia

ORGANIZADORES

Pastor Willy Gonzales Taco

Adriana Modesto de Sousa

Philippe Barbosa Silva

ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA NA PERSPECTIVA DA PESSOA SURDA



Goiânia - GO
Kelps, 2017

Editora Kelps

Rua 19 n° 100 – St. Marechal Rondon

CEP 74.560-460 – Goiânia – GO

Fone: (62) 3211-1616

Fax: (62) 3211-1075

E-mail: kelps@kelps.com.br

homepage: www.kelps.com.br

Comissão Técnica

Programação visual:

Tatiana Lima

Capa e projeto gráfico:

Hernany dos Reis e Gabriel Guirá

Fotografia:

CEFTRU

Revisão:

Antônio Lopes

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação – CIP

BIBLIOTECA PÚBLICA ESTADUAL PIO VARGAS

ace Acessibilidade e Mobilidade Urbana na perspectiva da pessoa surda. /
Pastor Willy Gonzales Taco, Adriana Modesto de Sousa,
Philippe Barbosa Silva (organizadores) – Goiânia: Kelps, 2017.

102p.

ISBN: 978-85-400-2070-2

1. Acessibilidade. 2. Mobilidade. 3. Políticas Públicas. I. Título.

CDU: 32.019.5

Índice para Catálogo Sistemático

CDU: 32.019.5

DIREITOS RESERVADOS

É proibida a reprodução total ou parcial da obra, de qualquer forma ou por qualquer meio, sem a autorização prévia e por escrito da organizadores. A violação dos Direitos Autorais (Lei n° 9.610/98) é crime estabelecido pelo artigo 184 do Código Penal.

Impresso no Brasil

Printed in Brazil

2017

Prefácio

Pelo menos para quem trabalha com a circulação de pessoas, *mobilidade* é um termo cujo significado tem mudado de forma bastante acelerada nos últimos tempos. A acepção mais comum até não muitos anos atrás era essencialmente quantitativa: *mobilidade* era uma grandeza que se media pela quantidade de viagens realizadas, seja por uma pessoa ou por um conjunto delas — um grupo social, uma cidade etc.

Em período mais recente, tornou-se comum substituir a palavra *transporte* (ou *transportes*) por *mobilidade*, especialmente em expressões que designam áreas de atuação de órgãos públicos (departamentos de mobilidade, secretarias de mobilidade), num movimento que claramente encerrava uma nova noção para a palavra. *Mobilidade* ganhou o significado de uma condição da qual pessoas ou grupos de pessoas desfrutam, e *transporte* passou a designar algo mais associado ao serviço e à infraestrutura necessários a ela.

Mas que condição é essa de que as pessoas desfrutam ou podem desfrutar? Trata-se do mero exercício da circulação? Circular mais (ou mais rápido, ou por maiores extensões, ou por mais tempo...) é bom ou é ruim? São todas perguntas importantes às quais podem caber diferentes respostas, o que não ajudaria muito a entender o que é *mobilidade*.

De toda sorte, ainda que seja natural e prazeroso circular por circular (como bem sabe todo *flâneur* que se preza), os deslocamentos que as pessoas fazem costumam estar associados ao exercício de alguma atividade em um lugar diferente de onde se está. É legítimo, nesse caso, associar à circulação a noção de *acessibilidade*, no sentido da possibilidade de se chegar adequadamente, seja ao meio em que se dará a etapa seguinte da viagem (geralmente o veículo, o terminal ou a via), seja às instalações em que ocorrerá a atividade para a qual a pessoa se deslocou (a escola, o local de trabalho, o cinema...).

Se uma definição inequívoca para *mobilidade* já não estava sendo fácil, uma conceituação consistente que abranja *acessibilidade* pode complicar ainda mais a

tarefa. Que tal, então, fazermos um exercício diferente? Que tal refletirmos sobre a *não mobilidade*, tendo a *não acessibilidade* como um de seus possíveis fatores?

A *não mobilidade* significa exclusão. Com a circulação dificultada, as pessoas não desfrutam das mesmas oportunidades que outras pessoas têm. Embora as barreiras que os ambientes construídos impõem às pessoas ainda sejam muito grandes, não se pode negar o quanto avançamos no espaço de poucos anos, seja em termos de normatização, seja na adoção de boas práticas. Ainda assim, não é difícil constatar que há ainda muito o que fazer, especialmente quando se trata de identificar barreiras menos perceptíveis do que significam, por exemplo, degraus para cadeirantes.

Eis aí um dos grandes desafios para quem pensa a mobilidade como requisito do direito à vida independente: identificar e remover as barreiras, porque as dificuldades estão nos ambientes que produzimos, não nas pessoas. Foi na linha de reunir pesquisadores e especialistas envolvidos em investigações e reflexões que tentam responder a esse desafio que se realizou em março de 2017, na Universidade de Brasília – UnB, o Iº Seminário de Acessibilidade e Mobilidade Urbana na Perspectiva da Pessoa Surda – SAMUPPS. A reunião de trabalhos ali, apresentados neste livro, soma-se ao esforço de contribuir para que *exclusão* deixe de combinar com *mobilidade*.

Paulo Cesar Marques da Silva

Sumário

Inclusão Social e Políticas Públicas

Igor Danin Tokarski 9

A Política Nacional de Mobilidade

Fabiana Serra de Arruda 14

Lei nº 13.146/15 - Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência na Perspectiva da Pessoa Surda para Acessibilidade e Mobilidade Urbana

Filipe Trigueiro Xavier Correia 18

Circula Brasília - Programa de Mobilidade Urbana do Distrito Federal

Dênis de Moura Soares 26

Mobilidade Urbana: Políticas Públicas Descontinuadas e Pouco Debate com a Sociedade

Adriana Bernardes 35

Breve Reflexão Sobre a Mobilidade Excludente no Brasil

Antenor Pinheiro 39

E Quando o Condutor do Veículo é Surdo?

ACésar Veiga 42

Contextos Linguísticos na Acessibilidade e Mobilidade Urbana da Pessoa Surda: A Criação de Sinais-termo em Libras

Gláucio de Castro Júnior 50

Léxico e Terminologia da Língua de Sinais Brasileira: Discussões Sobre os Conceitos de Acessibilidade e da Mobilidade Urbana na Libras

Gláucio de Castro Júnior / Daniela Prometi / Messias Ramos Costa /

Eduardo Felipe Felten / Saulo Machado Mello de Sousa 65

As Interfaces da Mobilidade Urbana e da Inclusão Social

*Pastor Willy Gonzales Taco / Adriana Modesto de Sousa / Philippe Barbosa Silva /
Dyego Ramos Henrique / Pedro Gabriel de Oliveira Araújo / Caio Moura Vieira /
Adilson Fernandes Indi..... 84*

Por Uma Mobilidade Urbana Orientada pela Equidade e Inclusão Social

Pastor Willy Gonzales Taco / Adriana Modesto de Sousa / Philippe Barbosa Silva 89

Inclusão Social e Políticas Públicas

Igor Danin Tokarski

O agravamento dos problemas de mobilidade urbana enfrentados diariamente por quem tem algum tipo de deficiência é potencializado pela ausência de integração dos sistemas de transporte e pela precariedade de planejamento urbano.

Como um tema recorrente nas discussões políticas, a elaboração e execução de um planejamento urbano eficaz e inclusivo, pelo entendimento da Lei 12.587/2012, que trata da criação de um Plano Municipal de Mobilidade Urbana dentro do Plano Diretor do município, exigido para todas as cidades com mais de 20 mil habitantes, deve ser prioridade. Por lembrarmos que os impedimentos de natureza mental, física, intelectual ou sensorial limitam a interação e obstruem a participação destes sujeitos no núcleo social, notamos que geram desigualdade de condições em relação às demais pessoas.

A mobilidade urbana para pessoas com deficiência é uma condição fundamental para sua inclusão social. Como participantes na elaboração das políticas públicas, aqueles que têm algum tipo de deficiência evidenciam suas necessidades e apontam as melhores soluções para cada caso. As condições e possibilidades de deslocamento urbano de pessoas e bens de consumo envolvem não só o planejamento urbano associado ao crescimento das cidades, mas também a sua disponibilidade para a população e estão relacionadas à acessibilidade e à necessidade de movimentação do indivíduo.

O agravamento destes problemas decorre do crescimento exponencial que a malha urbana vem protagonizando nas últimas décadas, não só pelo aumento da expectativa de vida - graças à melhoria das condições sanitárias, de saúde e nutrição da população - mas também às migrações regionais. A cadeia de necessidades de deslocamento ganhou complexidade na medida em que novas atividades profissionais e novas demandas, impulsionadas pelo estilo de vida moderno, provocaram o aumento das distâncias e o crescimento da necessidade de uso do automóvel. Barreiras urbanísticas existem em grande volume e impedem o acesso destas pessoas, provocando sua exclusão do núcleo social e, como consequência, comportamentos reflexos que provocam o isolamento destes cidadãos.

Para o processo de criação de políticas públicas que contemplem as pessoas com deficiência de maneira ampla é necessário entender o conceito de acessibilidade urbana sustentável, inserindo-o no contexto específico de cada cidade. Quando levantamos questionamentos a respeito da melhoria das condições para estes cidadãos, temos que lembrar que a sua correta inserção é fundamental para a própria identidade e que os serviços públicos oferecidos devem ser capazes de atender a todos de maneira equivalente.

É necessário não só reconhecer a necessidade de mudanças, mas também promovê-las de maneira eficaz e atenciosa com os sentimentos dos contemplados. Em todo este processo é obrigatório respeitar as possibilidades de orçamento e projetar as consequências de cada ação no núcleo social.

Fundamental é o esforço em estender todas as iniciativas de mobilidade urbana e acessibilidade de amplo espectro para além dos centros das cidades, para que, dessa forma, possamos classificar a política pública como sustentável e integrada. Somente assim será possível mitigar as dificuldades do cidadão deficiente na sua convivência em sociedade.

As mudanças não devem ficar apenas no plano da mobilidade urbana, pois estas, mesmo contemplando toda a população, caso não estejam aptas a integrar os surdos, cegos e outros sujeitos em condição especial, acabam por criar mais entraves do que soluções. Poder atender as pessoas com deficiência na totalidade das suas demandas específicas demonstra a preocupação e capacidade do Estado em proporcionar ao cidadão a sua liberdade e autonomia, na medida que permite conhecer o outro e interagir, resolver quaisquer demandas, trocar experiências e conviver de maneira natural.

A legislação é clara e tem, obrigatoriamente, que ser cumprida. Não há mais desculpas para cidades pouco acessíveis. As questões relativas à acessibilidade, mobilidade e inclusão da pessoa com deficiência devem ser priorizadas nas discussões e sempre incluídas em todos os projetos urbanísticos. Custear este processo não é problema: há muito dinheiro disponível e mal aplicado em políticas públicas mal pensadas e obras mal executadas. Fazer certo e fazer melhor, este é o nosso trabalho.

Na perspectiva do surdo, sabemos que o entendimento comunicacional é a principal barreira entre ele e a massa ouvinte. Como o surdo usa uma língua própria, que a maioria da população não domina, tratar da prestação de quaisquer

serviços públicos para essa comunidade demanda adequar as plataformas de atendimento à realidade dos que não ouvem.

Necessidade absoluta de todo cidadão, o acesso aos serviços básicos de saúde precisa ser bem pensado, rompendo com paradigmas e mostrando que a comunidade surda deve ser atendida de maneira diferenciada, dada a sua especificidade comunicacional e peculiaridades próprias. A dificuldade de acesso a estes serviços é evidenciada pelos chamados dos serviços de emergência, normalmente feitos via telefone, sendo incapazes de contemplar o entendimento da demanda e de serem responsivos no atendimento.

O Decreto 5.626 de 2005 trata da “garantia do direito à saúde das pessoas surdas ou com deficiência auditiva” e prevê que o Sistema Único de Saúde (SUS) e empresas prestadoras de serviços de saúde tenham profissionais capacitados na Língua Brasileira de Sinais (Libras) para tradução e/ou interpretação em todas as etapas do atendimento.

É evidente o descompasso entre as determinações jurídicas daquele decreto, as necessidades existentes e as expectativas dos pacientes surdos no acesso à saúde, tanto nas unidades básicas quanto nos serviços de emergência. A realidade encontrada é muito diferente.

As melhores formas de tratar desta situação passam, além, é claro, da capacitação de pessoal, pelo uso da tecnologia, via recursos já existentes. São estes recursos os capazes de romper as barreiras comunicacionais que começam com impossibilidade de marcação de consultas por telefone e do correto atendimento pelos serviços de emergência. Muitos surdos ainda são confundidos com deficientes mentais: um exemplo perfeito de como a ausência de comunicação é a principal barreira a ser transposta. Os TDDs, telefones especiais para surdos, são escassos e é raríssimo encontrar algum em operação, até mesmo pelo custo e complexidade de uso - que envolve telefonista intermediário - foram suplantados pelos *smartphones*. Raro mesmo é o recurso visual do *smartphone*, que tem custo irrisório e é fácil de ser operacionalizado e usado de maneira eficaz.

Quem trata do tema diretamente sabe que a rede de saúde se encontra em processo de mudança e que o paradigma da prestação de serviços se desloca para o correto suporte aos assistidos.

Para tratarmos de acessibilidade, no cenário da saúde, é necessário capacitar os profissionais do atendimento básico e emergencial. Por sabermos

da complexidade da estrutura da língua de sinais, tomamos por sugestão criar cursos instrumentais de libras, formatados pela necessidade de cada lotação, com inserção de um surdo e um intérprete no ambiente de trabalho, criando assim um relatório gestual adequado às atividades daquele grupo.

Outro importante ponto a ser tratado quando falamos de acessibilidade em ambientes coletivos e de assistência, são as formas de comunicação visual que complementam a função do intérprete de libras. Ao formularmos políticas públicas tocantes a este núcleo pensamos em sinalização adequada nos espaços, sendo ela clara e intuitiva, através de pictogramas. Folhetos impressos devem trazer instruções, regras e programação, pois facilitam o entendimento. Toda e qualquer informação deve ser trazida de maneira clara, com palavras simples e, se possível, ilustrações. Alarmes e chamadas de senha precisam ser, além de sonoros, também visuais e vibratórios.

A partir de então, o suporte aos assistidos precisa apenas ser otimizado para contemplar o amplo espectro de necessidades e as inúmeras variáveis existentes. Em seu potencial pleno, as ações, tecnologias e estratégias implantadas devem se mostrar operacionais e eficazes.

Em outro âmbito, paralelamente, a preocupação da qual me invisto e, tenho certeza, outros modernos gestores também, é relacionada à absorção da pessoa com deficiência no mercado de trabalho. Muitas empresas se valem das isenções fiscais concedidas a quem contrata uma pessoa diferenciada, mas a imensa maioria não se preocupa com o bem-estar deste funcionário, nem sua capacidade produtiva disponível.

A rigor, pela Portaria número 1.199 2003 do Ministério do Trabalho e Emprego, toda empresa com mais de 100 funcionários deve ter em seu quadro efetivo entre 2% a 5% de colaboradores com algum tipo de deficiência ou reabilitados. Sob essa condição, contratar passa, em muitos casos, distante da integração efetiva deste colaborador ao corpo de trabalho da empresa.

As empresas devem ser sensíveis em adequar a atividade do colaborador com deficiência com as suas possibilidades, para assim acolhê-lo no núcleo profissional.

No caso de um surdo, é inviável que ele seja alocado em uma função que deveria ser exclusivamente desempenhada por um ouvinte. Num caso como este,

as chances de o surdo ser rotulado incapaz, e acabar sendo demitido, são muito grandes. Não é isso o que queremos.

É preciso compreender que o surdo substitui a experiência verbal pela visual e que suas possibilidades dependem dessa forma de interação com o meio social para que seja possível sua atuação profissional e contribuição para as empresas, proporcionando assim seu pleno desenvolvimento e o trânsito em diferentes contextos culturais.

Nas últimas décadas, com o avanço da promoção dos direitos das pessoas com deficiência por meio das políticas públicas, estes cidadãos começaram a enxergar seu valor e a tomar ciência de que suas especificidades são, na verdade, diferenciais. A partir do momento em que a sociedade civil está engajada nas discussões de acesso e permanência das pessoas com deficiência no mercado de trabalho, a qualificação profissional passa a ser o grande trunfo deste profissional.

No Brasil, o conceito de classe que abrange pessoas com deficiência ainda está intimamente ligado ao de pessoas excluídas. Só o entendimento das capacidades e possibilidades de cada indivíduo será capaz de eliminar essa lógica binária.

Os portadores de deficiência, por mais das suas necessidades específicas, possuem, sim, capacidade de trabalho e uma forma de interação própria com o mundo. As políticas públicas precisam garantir autonomia a estes cidadãos e a iniciativa privada deve entender que o intercâmbio de experiências entre mundos concêntricos e tão distintos só traz benefícios às organizações.

O Estado deve refugar qualquer postura paternalista sobre as pessoas com qualquer tipo de deficiência, mas deve ser o primeiro a não ignorar as minorias, a não permitir desigualdades e combater quaisquer preconceitos. O Estado carece, ainda, de entusiasmo para perceber essas situações e também para resolvê-las em definitivo, garantindo, acima de tudo, a dignidade de todos os cidadãos.

A Política Nacional de Mobilidade

Fabiana Serra de Arruda

Não é preciso ser um especialista em Mobilidade Urbana para perceber que os problemas de deslocamento nos centros urbanos estão cada vez mais acentuados. Excesso de veículos privados, baixa qualidade do transporte público coletivo, infraestrutura precária para pedestres e ciclistas são problemas urbanos que têm, nos últimos anos, atraído a atenção de muitos pesquisadores e técnicos em todo o mundo. O motivo desse interesse está na constatação de que a qualidade de vida nas cidades vem degradando continuamente e é necessário que se encontrem alternativas de crescimento que revertam a tendência de degradação do meio urbano. Nesse sentido, os sistemas de transporte urbano podem desempenhar um papel importante no encaminhamento de propostas de desenvolvimento sustentável. A evolução dos padrões de transporte e uso do solo nas cidades fez com que a movimentação urbana se tornasse totalmente dependente dos modos motorizados, principalmente o automóvel. Transportes é uma área que precisa ser pensada como sistema. Pelo conceito da palavra, sistema é um conjunto de partes interdependentes de modo a organizar um todo. Quando se pensa em Sistemas de Transportes, verifica-se que tem-se partes isoladas que juntas não formam um todo. Por exemplo, são raras as cidades que dispõem de um sistema de ciclovias tão conectado quanto o sistema viário para automóveis. Em geral, as vias para bicicletas são concentradas em determinadas áreas da cidade sem uma ligação formal entre elas. Esses sistemas fragmentados constituem um sério impedimento para o uso de bicicletas nas cidades.

O fenômeno do tráfego induzido (aumento da capacidade das vias gera maior demanda e, em consequência, mais congestionamentos) é bastante conhecido no setor de transportes. Existe uma percepção geral de que o único modo de se melhorar o meio ambiente e os congestionamentos é reduzindo a necessidade de viagens motorizadas e incentivando o uso do transporte coletivo e dos modos não motorizados. Nas cidades brasileiras, o desafio de se acomodar a demanda de transporte torna-se ainda mais difícil face ao rápido aumento da frota de veículos com seus efeitos negativos que se traduzem em congestionamentos, impactos ambientais e redução da equidade e segurança.

A Figura 1 ilustra o crescimento da frota de veículos no Distrito Federal, com base em dados do Departamento de Trânsito do Distrito Federal (DETRAN-DF). Cabe ressaltar que os dados do ano de 2016 representam a frota registrada até o mês de agosto.

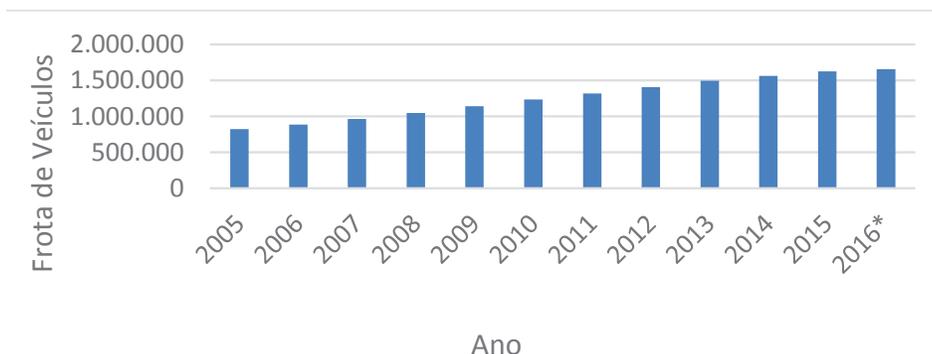


Figura 1: Frota de veículos registrados do Distrito Federal

Fonte: DETRAN-DF (*Os dados do ano de 2016 são referentes até o mês de agosto).

Os números mostram que a cada ano o número de veículos registrados no Distrito Federal aumenta, o que é facilmente percebido no dia a dia. O excesso de veículos em circulação pelas vias impacta significativamente nos problemas de mobilidade encontrados pela população. As soluções são apontadas tanto pelos usuários do sistema de transportes, quanto pelos especialistas e estudiosos. Muitas dessas soluções passam por ações como melhorar a oferta e a qualidade do serviço do transporte público, a redução do número de vagas para estacionamento, melhoria da infraestrutura para pedestres e ciclistas, horários flexíveis de trabalho ou até mesmo soluções que se voltam ao uso e ocupação do solo.

Pontuar ações é relativamente simples. O desafio é pensar em soluções integradas de transportes que contribuam com a melhoria da mobilidade e acessibilidade da população. É nesse contexto que a Política Nacional de Mobilidade vem atuar como direcionadora de uma mudança estrutural do sistema de transportes, servindo de base para a construção de Planos Diretores de Mobilidades dos municípios brasileiros.

Em 2012 o governo federal publicou a Lei n. 12.587 que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana com o objetivo de integrar os modos de transporte e melhorar as condições de mobilidade e acessibilidade de pessoas e cargas nas cidades.

Dois conceitos merecem destaque para serem posteriormente discutidos. O primeiro deles é o termo *mobilidade*, que de acordo com o art. 4 da lei, é definida como “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano”. O outro termo é a *acessibilidade*, também definida no mesmo artigo como sendo “facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor”.

E o que diz essa lei? Primeiro, municípios com mais de 20 mil habitantes devem elaborar seu Plano Diretor de Mobilidade. O prazo dos municípios era 2016, mas foi ampliado, uma vez que estes, por razões diversas, não desenvolveram seus próprios planos. Ressalta-se que a Política Nacional de Mobilidade define diretrizes a serem seguidas. As especificidades e o detalhamento de como o sistema de transporte irá funcionar devem ser tratadas no Plano Diretor. Assim, a Política Nacional de Mobilidade Urbana propõe um curso de ações a serem seguidas por atores individuais ou coletivos, e afeta não apenas um indivíduo ou um ator coletivo específico, mas tem efeito sobre toda a sociedade. Ainda, funciona de forma regulatória uma vez que gera leis para organizar e regular o convívio em sociedade, e constitutivas, por constituir um aparato para orientar processos e decisões da própria administração pública.

Dentre os princípios da lei (art. 5), pode-se destacar a acessibilidade universal e a equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo. Já o artigo 7 institui como objetivos da política, a redução das desigualdades e promoção da inclusão social, e a melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade. No que se refere aos direitos dos usuários, a lei traz, em seu art. 14, que dentre os direitos da população estão recebimento do serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei nº 8.987/1995 (que dita serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas), ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais, e em seu parágrafo único, que os usuários dos

serviços terão o direito de ser informados, em **linguagem acessível e de fácil compreensão**, sobre: seus direitos e responsabilidades; os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

Já no que se refere aos planos efetivamente, a lei, em seu artigo 24, destaca que o Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar, além dos princípios, objetivos e diretrizes dessa política, a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade.

A lei define diretrizes que promovam uma mobilidade mais adequada às pessoas, com melhores condições de acessibilidade e acesso a informação. Mas a realidade das cidades brasileiras está de acordo com os preceitos dessa lei? O que se observa é justamente o contrário! A mobilidade das pessoas está cada vez mais reduzida pela dificuldade encontrada para circulação, seja ela causada por extensos congestionamentos ou pela péssima qualidade da infraestrutura. As condições de acesso cada vez mais difíceis para os indivíduos de forma geral, em especial aqueles que possuem algum tipo de restrição (visual, motora ou auditiva).

E o que fazer para o futuro com melhor qualidade de vida, onde todos possam usufruir de forma igualitária do sistema de transportes para realizar seus deslocamentos? A lei existe e o primeiro passo é o seu conhecimento e entendimento. As cidades precisam, de forma urgente, elaborar seus planos de mobilidade e possibilitar que seus cidadãos participem de sua elaboração. A partir daí será possível cobrar os seus direitos em relação às melhorias das condições de mobilidade e acessibilidade em nossas cidades.

Lei nº 13.146/15 - Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência na Perspectiva da Pessoa Surda para Acessibilidade e Mobilidade Urbana

Filipe Trigueiro Xavier Correia

LIVRO I - PARTE GERAL - TÍTULO I - DISPOSIÇÕES PRELIMINARES - CAPÍTULO II - DA IGUALDADE E DA NÃO DISCRIMINAÇÃO

Art. 4º Toda pessoa com deficiência tem direito à igualdade de oportunidades com as demais pessoas e não sofrerá nenhuma espécie de discriminação.

§ 1º Considera-se discriminação em razão da deficiência toda forma de distinção, restrição ou exclusão, por ação ou omissão, que tenha o propósito ou o efeito de prejudicar, impedir ou anular o reconhecimento ou o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais de pessoa com deficiência, incluindo a recusa de adaptações razoáveis e de fornecimento de tecnologias assistivas.

A LBI¹ estabelece que o Estado tem dever de proteger as pessoas surdas contra discriminação e de garantir às pessoas surdas igualdade de oportunidades com as demais pessoas. É uma forma de eliminação das barreiras atitudinais².

Art. 7º É dever de todos comunicar à autoridade competente qualquer forma de ameaça ou de violação aos direitos da pessoa com deficiência.

O artigo esclarece que não apenas o Estado deve comunicar à autoridade competente sobre ameaça ou de violação aos direitos das pessoas surdas, sim um dever de todos, sem exceção, inclusive sociedade, famílias e comunidades em que pessoas surdas vivem.

Art. 8º É dever do Estado, da sociedade e da família assegurar à pessoa com deficiência, com prioridade, a efetivação dos direitos referentes à vida, à saúde, à sexualidade, à paternidade e à maternidade, à alimentação, à habitação, à educação, à profissionalização, ao trabalho, à previdência social, à habilitação e à reabilitação, ao transporte, à acessibilidade, à cultura, ao desporto, ao turismo, ao lazer, à informação, à comunicação, aos avanços científicos e tecnológicos, à dignidade, ao respeito, à liberdade, à convivência familiar e comunitária, entre outros decorrentes da Constituição Federal, da Convenção sobre os Direitos das

¹ LBI = Lei Brasileira De Inclusão Da Pessoa Com Deficiência.

² LBI, art. 3º, inciso IV, e) barreiras atitudinais: atitudes ou comportamentos que impeçam ou prejudiquem a participação social da pessoa com deficiência em igualdade de condições e oportunidades com as demais pessoas.

Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo e das leis e de outras normas que garantam seu bem-estar pessoal, social e econômico.

Esse artigo reforça a observação anteriormente, destacando diversidade de temas que impactam vida de pessoas surdas.

Seção Única - Do Atendimento Prioritário

Art. 9º A pessoa com deficiência tem direito a receber atendimento prioritário, sobretudo com a finalidade de:

I - proteção e socorro em quaisquer circunstâncias;

II - atendimento em todas as instituições e serviços de atendimento ao público;

III - disponibilização de recursos, tanto humanos quanto tecnológicos, que garantam atendimento em igualdade de condições com as demais pessoas;

IV - disponibilização de pontos de parada, estações e terminais acessíveis de transporte coletivo de passageiros e garantia de segurança no embarque e no desembarque;

V - acesso a informações e disponibilização de recursos de comunicação acessíveis;

As pessoas surdas têm direito a receber atendimento prioritário nos incisos referidos, especialmente o inciso IV, para garantir atendimento em igualdade de condições com as demais pessoas usuárias de mobilidade urbana e de trânsito.

TÍTULO II - DOS DIREITOS FUNDAMENTAIS - CAPÍTULO X - DO DIREITO AO TRANSPORTE E À MOBILIDADE

Art. 46. O direito ao transporte e à mobilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida será assegurado em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, por meio de identificação e de eliminação de todos os obstáculos e barreiras ao seu acesso.

§ 1º Para fins de acessibilidade aos serviços de transporte coletivo terrestre, aquaviário e aéreo, em todas as jurisdições, consideram-se como integrantes desses serviços os veículos, os terminais, as estações, os pontos de parada, o sistema viário e a prestação do serviço.

§ 2º São sujeitas ao cumprimento das disposições desta lei, sempre que houver interação com a matéria nela regulada, a outorga, a concessão, a permissão, a autorização, a renovação ou a habilitação de linhas e de serviços de transporte coletivo.

§ 3º Para colocação do símbolo internacional de acesso nos veículos, as empresas de transporte coletivo de passageiros dependem da certificação de acessibilidade emitida pelo gestor público responsável pela prestação do serviço.

No artigo, as pessoas surdas têm direito de ser usuárias de transporte e mobilidade urbana em igualdade de oportunidades com os demais usuários. Destaca-se que todos obstáculos e barreiras comunicacionais³ existentes devem ser eliminados para garantir a equidade buscada pela LBI. O primeiro parágrafo detalha quais são os serviços de transporte que devem ser alcançados e acessíveis nos termos da lei. O segundo parágrafo também destaca que outros institutos, tais como outorga, concessão, permissão, autorização, renovação e habilitação de linhas e serviços de transporte coletivo, não escapam de controle do cumprimento nos termos da lei. O terceiro parágrafo exige que para receber certificação de acessibilidade, para que seja autorizada a colocação de adesivo com o símbolo internacional de acesso nos veículos, deve passar por avaliação de gestor público competente.

Art. 48. Os veículos de transporte coletivo terrestre, aquaviário e aéreo, as instalações, as estações, os portos e os terminais em operação no País devem ser acessíveis, de forma a garantir o seu uso por todas as pessoas.

§ 1º Os veículos e as estruturas de que trata o caput deste artigo devem dispor de sistema de comunicação acessível que disponibilize informações sobre todos os pontos do itinerário.

§ 2º São asseguradas à pessoa com deficiência prioridade e segurança nos procedimentos de embarque e desembarque nos veículos de transporte coletivo, de acordo com as normas técnicas.

§ 3º Para colocação do símbolo internacional de acesso nos veículos, as empresas de transporte coletivo de passageiros dependem da certificação de acessibilidade emitida pelo gestor público responsável pela prestação do serviço.

Esse artigo é ratificado em relação ao artigo anterior, reforçando a questão de acessibilidade, incluindo sistema de comunicação acessível, especialmente para pessoas surdas usuárias. Para garantir prioridade e segurança nos procedimentos de embarque e desembarque, devem seguir as normas técnicas⁴ para cumprir tais requisitos. O último parágrafo possui comando semelhante ao parágrafo do artigo anterior com certas particularidades.

Art. 49. As empresas de transporte de fretamento e turismo, na renovação de suas frotas, são obrigadas ao cumprimento do disposto nos arts. 46 e 48 desta lei.

³ LBI, art. 3º, inciso IV, d) barreiras nas comunicações e na informação: qualquer entrave, obstáculo, atitude ou comportamento que dificulte ou impossibilite a expressão ou o recebimento de mensagens e de informações por intermédio de sistemas de comunicação e de tecnologia da informação.

⁴ São normas elaboradas por Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT.

Ao renovar suas frotas, as empresas de transporte de fretamento e turismo são obrigadas a garantir acessibilidade na comunicação⁵ às pessoas surdas.

Art. 52. As locadoras de veículos são obrigadas a oferecer 1 (um) veículo adaptado para uso de pessoa com deficiência, a cada conjunto de 20 (vinte) veículos de sua frota.

Parágrafo único. O veículo adaptado deverá ter, no mínimo, câmbio automático, direção hidráulica, vidros elétricos e comandos manuais de freio e embreagem.

A LBI inovou a obrigação às locadoras de veículos a garantir um veículo acessível à pessoa com deficiência. Pode afirmar-se que também deve ser igualmente acessível às pessoas surdas quando possuir câmbio automático para que seja garantida comunicação em Libras de forma segura e autônoma. Algum dispositivo que alerta a motorista surdo sobre aproximação de veículos de emergência também é considerado como instrumento de acessibilidade. O rol no parágrafo não é exaustivo, apenas exemplificado.

TÍTULO III - DA ACESSIBILIDADE - CAPÍTULO I - DISPOSIÇÕES GERAIS

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.

A acessibilidade se conceitua como “possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida”⁶.

Art. 54. São sujeitas ao cumprimento das disposições desta lei e de outras normas relativas à acessibilidade, sempre que houver interação com a matéria nela regulada:

I - a aprovação de projeto arquitetônico e urbanístico ou de comunicação e informação, a fabricação de veículos de transporte coletivo, a prestação do respectivo

⁵ LBI, art. 3º, inciso V - comunicação: forma de interação dos cidadãos que abrange, entre outras opções, as línguas, inclusive a Língua Brasileira de Sinais (Libras), a visualização de textos, o Braille, o sistema de sinalização ou comunicação tátil, os caracteres ampliados, os dispositivos multimídia, assim como a linguagem simples, escrita e oral, os sistemas auditivos e os meios de voz digitalizados e os modos, meios e formatos aumentativos e alternativos de comunicação, incluindo as tecnologias da informação e das comunicações.

⁶ LBI, art. 3º, inciso I.

serviço e a execução de qualquer tipo de obra, quando tenham destinação pública ou coletiva;

II - a outorga ou a renovação de concessão, permissão, autorização ou habilitação de qualquer natureza;

Esses incisos devem cumprir regras de acessibilidade, especialmente na área de mobilidade urbana e de transporte.

Art. 55. A concepção e a implantação de projetos que tratem do meio físico, de transporte, de informação e comunicação, inclusive de sistemas e tecnologias da informação e comunicação, e de outros serviços, equipamentos e instalações abertos ao público, de uso público ou privado de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, devem atender aos princípios do desenho universal, tendo como referência as normas de acessibilidade.

§ 1º O desenho universal será sempre tomado como regra de caráter geral.

§ 2º Nas hipóteses em que comprovadamente o desenho universal não possa ser empreendido, deve ser adotada adaptação razoável.

§ 5º Desde a etapa de concepção, as políticas públicas deverão considerar a adoção do desenho universal.

O desenho universal se conceitua como “concepção de produtos, ambientes, programas e serviços a serem usados por todas as pessoas, sem necessidade de adaptação ou projeto específico, incluindo os recursos de tecnologia assistiva”⁷. Em outras palavras, ao elaborar projetos, executar construções ou implantar serviços, equipamentos e instalações, deve incluir todas possibilidades de acessibilidade neles de modo a beneficiar todo mundo, sendo pessoa com deficiência ou não, sem deixar margem de possibilidade para adaptação posteriormente. É uma obrigação imposta para todo mundo a partir de vigência da lei. Admitem-se hipóteses em que comprovadamente o desenho universal não possa ser empreendido, deve ser adotada adaptação razoável⁸.

Art. 60. Orientam-se, no que couber, pelas regras de acessibilidade previstas em legislação e em normas técnicas, observado o disposto na Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012:

⁷ LBI, art. 3º, inciso II.

⁸ LBI, art. 3º, inciso VI - adaptações razoáveis: adaptações, modificações e ajustes necessários e adequados que não acarretem ônus desproporcional e indevido, quando requeridos em cada caso, a fim de assegurar que a pessoa com deficiência possa gozar ou exercer, em igualdade de condições e oportunidades com as demais pessoas, todos os direitos e liberdades fundamentais.

I - os planos diretores municipais, os planos diretores de transporte e trânsito, os planos de mobilidade urbana e os planos de preservação de sítios históricos elaborados ou atualizados a partir da publicação desta lei;

§ 1º A concessão e a renovação de alvará de funcionamento para qualquer atividade são condicionadas à observação e à certificação das regras de acessibilidade.

Esse artigo orienta que os planos as legislações devem ser atualizados para receber atenção especial às regras de acessibilidade e às normas técnicas pertinentes previstas. A concessão e a renovação de alvará de funcionamento para qualquer atividade só devem ser feitas quando há observação às regras e às normas referidas.

CAPÍTULO II - DO ACESSO À INFORMAÇÃO E À COMUNICAÇÃO

Art. 67. Os serviços de radiodifusão de sons e imagens devem permitir o uso dos seguintes recursos, entre outros:

I - subtitulação por meio de legenda oculta;

II - janela com intérprete da Libras;

São dispositivos de acessibilidade tão importantes às pessoas surdas, devem ser garantidos para eliminar as barreiras comunicacionais de forma a garantir equidade de oportunidades. Devem ser utilizados nos sistemas de transporte e de mobilidade urbana, como janela com intérprete da Libras e legenda oculta no painel eletrônico de linhas de ônibus, por exemplo.

CAPÍTULO III - DA TECNOLOGIA ASSISTIVA

Art. 74. É garantido à pessoa com deficiência acesso a produtos, recursos, estratégias, práticas, processos, métodos e serviços de tecnologia assistiva que maximizem sua autonomia, mobilidade pessoal e qualidade de vida.

A tecnologia assistiva ou ajuda técnica se conceituam como “produtos, equipamentos, dispositivos, recursos, metodologias, estratégias, práticas e serviços que objetivem promover a funcionalidade, relacionada à atividade e à participação da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, visando à sua autonomia, independência, qualidade de vida e inclusão social”⁹. É uma forma para eliminar as barreiras tecnológicas¹⁰.

⁹ LBI, art. 3º, inciso III.

¹⁰ LBI, art. 3º, inciso VI, f) barreiras tecnológicas: as que dificultam ou impedem o acesso da pessoa com deficiência às tecnologias.

*LIVRO II - PARTE ESPECIAL - TÍTULO III -
DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS*

Art. 103. O art. 11 da Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso IX:

“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.”

A LBI inovou um inciso na Lei de Improbidade Administrativa com finalidade de punir agentes públicos, servidor ou não, a descumprir a exigência de requisitos de acessibilidade previstos na legislação.

O descumprimento pode ensejar as sanções civis: suspensão dos direitos políticos, de três a cinco anos; perda da função pública; pagamento de multa civil de até 100 vezes o valor da remuneração percebida pelo agente; ressarcimento integral do dano, se houver; e proibição de contratar com o Poder Público ou receber benefícios, incentivos fiscais ou creditícios, direta ou indiretamente, ainda que por intermédio de pessoa jurídica da qual seja sócio majoritário, pelo prazo de três anos.

Art. 109. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 147-A. Ao candidato com deficiência auditiva é assegurada acessibilidade de comunicação, mediante emprego de tecnologias assistivas ou ajudas técnicas em todas as etapas do processo de habilitação.

§ 1º O material didático audiovisual utilizado em aulas teóricas dos cursos que precedem os exames previstos no art. 147 desta lei deve ser acessível, por meio de substituição com legenda oculta associada à tradução simultânea em Libras.

§ 2º É assegurado também ao candidato com deficiência auditiva requerer, no ato de sua inscrição, os serviços de intérprete da Libras, para acompanhamento em aulas práticas e teóricas.”

A LBI garantiu acessibilidade às pessoas surdas nas etapas do processo de habilitação de condução de trânsito ao incluir artigo 147-A no Código de Trânsito Brasileiro como forma a equidade de oportunidades.

Art. 113. A Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 3º Compete à União, entre outras atribuições de interesse da política urbana:

IV - instituir diretrizes para desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico, transporte e mobilidade urbana, que incluam regras de acessibilidade aos locais de uso público;”

A LBI alterou o inciso IV para as diretrizes receber atenção especial às regras de acessibilidade aos locais de uso público no Estatuto da Cidade.

Circula Brasília - Programa de Mobilidade Urbana do Distrito Federal

Dênis de Moura Soares

1. Introdução

O advento da indústria automotiva no Brasil, em meados do século XX, traz consigo o início de uma guinada na mobilidade urbana das cidades brasileiras. Uma concepção rodoviarista passou a ser o novo paradigma de deslocamento, colocando num plano inferior o transporte ferroviário. Mais que isso, o que passou a ser estimulado foi o aumento do transporte individual motorizado, como solução para as grandes distâncias a serem percorridas em cidades com planejamento urbano deficiente.

Diante desse cenário, o que se observa são grandes centros urbanos com um volume insustentável de automóveis nas ruas, diante de uma frota que cresce mais de 100% em dez anos.

No que refere à capital federal, não se observam diferenças nessa tendência. Com quase três milhões de habitantes de acordo com levantamento do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), e uma frota de quase 1,7 milhão de veículos, em 2015, Brasília atingiu uma taxa de motorização de 1,77 pessoas para cada veículo e 55 automóveis para cada 100 habitantes, de acordo com boletim de frota publicado mensalmente pelo Departamento de Trânsito do Distrito Federal (Detran-DF).

Brasília tem ainda sua peculiaridade geográfica e demográfica. Composta por 31 Regiões Administrativas - RAs, a cidade condensa 70% de sua população em apenas 10 RAs. Além disso, diante de uma população que saltou 25%, em 10 anos, observou-se que sua frota dobrou no mesmo período, sendo que 45% dos deslocamentos são feitos através de transporte individual motorizado, de acordo com o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU/DF).

Assim, essa realidade do País e, em especial, da capital federal, conduz a um diagnóstico pessimista: grandes deslocamentos; stress no trânsito; poluição sonora e atmosférica; alto custo do transporte; insegurança no espaço viário – 80% ocupado por automóveis; degradação do espaço público; diminuição da qualidade de vida.

Para lidar com tal situação, após 17 anos de tramitação no Congresso Nacional, foi editada, em 3 de janeiro de 2012, a Lei nº 12.587, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Tal normativa vem na esteira de outras iniciativas estruturantes como o Estatuto da Cidade, que estabelece as diretrizes gerais da política urbana e já exige a elaboração de plano de transporte urbano integrado para municípios com mais de 500 mil habitantes. A criação do Ministério das Cidades, em 2003, pode ser considerada mais um elemento que denota a necessidade do desenvolvimento de um novo olhar para os municípios brasileiros.

No âmbito local, a Lei nº 4.566, de 4 de maio de 2011, trouxe o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal - PDTU/DF, para atender a exigência do Estatuto da Cidade. Esse Plano foi revisado em 2014, como forma de adequá-lo à Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Como forma de lidar com o diagnóstico até aqui apresentado e diante de todo marco regulatório e normativo que se consolida no País e em Brasília, o governo do Distrito Federal lançou, em maio de 2016, seu primeiro programa estruturante de mobilidade urbana, o Circula Brasília. Neste informe, se buscará trazer as principais características desse programa, traçando sua estratégia de implementação bem como o conjunto de intervenções que busca desenvolver.

2. Marco Conceitual e Legal

O marco legal em que se alicerça o programa Circula Brasília vai desde a Constituição Federal de 1988, passa por leis federais e encontra suporte também em legislação distrital.

Dessa forma, com o advento da Emenda Constitucional nº 90, de 15 de setembro de 2015, o transporte passa a ganhar o *status* de direito social, conforme passou a ser estampado no art. 6º da Carta Magna.

Além disso, a Lei Federal nº 10.257/2001, que estabelece o Estatuto da Cidade e a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587/2012) representam instrumentos formais que orientaram a formulação do programa de mobilidade urbana do Distrito Federal.

Há, ainda, atendendo orientação do Estatuto da Cidade e da Política Nacional de Mobilidade Urbana, o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (Lei nº 4.566/2011), que se consolida como instrumento de planejamento e tem

por objetivo definir as diretrizes e políticas estratégicas para a gestão dos transportes urbanos no âmbito do Distrito Federal e do Entorno” (art. 1º, § 1º).

Diante desse cenário normativo, o Circula Brasília se baseia em alguns conceitos que são sucintamente apresentados a seguir: priorização dos transportes não motorizados e coletivos em detrimento ao transporte individual; integração entre os diversos modos de transporte; priorizar o transporte coletivo e não motorizado; integração entre os modos de transporte; requalificação urbana (calçadas, ciclovias); melhoria na qualidade da prestação dos serviços; implantação de tecnologia na melhoria da mobilidade; maior confiabilidade do sistema; melhoria na qualidade de vida e ambiental.

3. Estrutura do Programa Circula Brasília

O programa de mobilidade urbana do Distrito Federal é formado por 80 ações que buscam atacar os principais temas dessa política pública. Essas intervenções, do ponto de vista estratégico, encontram-se estruturadas em três pilares estratégicos, quais sejam: transporte Coletivo Atual; infraestrutura de Transporte; Mobilidade Ativa.

Todas as ações do Circula Brasília podem ser consultadas em http://editais.st.df.gov.br/programa/arquivos/acoes_mobilidade_urbana.pdf.

3.1. Transporte Coletivo Atual

Este pilar se refere a ações que se encontram em curso e buscam aperfeiçoar a operação do Sistema de Transporte Público Coletivo do DF (STPC-DF), tais como cadastramento de gratuidades, para garantir o direito dos cidadãos que fazem jus ao benefício; readequação da oferta de linhas à demanda da população; melhorias operacionais em terminais, como nas Regiões Administrativas (RAs) do Gama e Santa Maria e Rodoviária do Plano Piloto de Brasília; operação completa do BRT Sul, com todas as estações em pleno funcionamento; colocação em operação do corredor de ônibus da Estrada Parque Taguatinga, através da aquisição de veículos dotados de portas dos dois lados; implantação do Sistema de Transporte de Pessoa com Deficiência; sistema de modernização do metrô.

Ainda no âmbito do Transporte Coletivo Atual, destaca-se a implantação do Bilhete Único de Brasília.

Formalizado por intermédio do Decreto nº 38.010, de 15 de fevereiro de 2017, o governo do Distrito Federal lançou o Regulamento do Sistema de Bilhetagem Automática (SBA) e da implementação e operação do Sistema Inteligente de Transportes (SIT), cujos principais produtos serão a implantação do Bilhete Único do DF, o controle das gratuidades e benefícios tarifários através de Biometria Facial, o gerenciamento do Sistema através de rastreamento da frota via GPS e a disponibilização dos horários dos ônibus em tempo real, para todos os usuários.

Ainda no âmbito do Transporte Coletivo Atual estão elencadas algumas obras, tais como a construção do Terminal de Integração Multimodal Asa Norte – (TAN); reforma do Terminal de Integração Multimodal Asa Sul (TAS); reformas de terminais de ônibus (nove unidades); implantação de novos terminais (oito unidades).

No tocante aos terminais, foram concluídas as obras de 15 terminais no ano de 2016, restando mais um terminal novo e uma reforma a serem entregues no ano de 2017. Além disso, foi adicionado ao escopo o terminal da RA de Sobradinho, cuja licitação encontra-se em andamento, devendo ser concluída no primeiro semestre de 2017.

A Figura 1 ilustra o terminal da RA de Recanto das Emas, que foi inaugurado em agosto de 2016.



Figura 1 - Terminal de Recanto das Emas

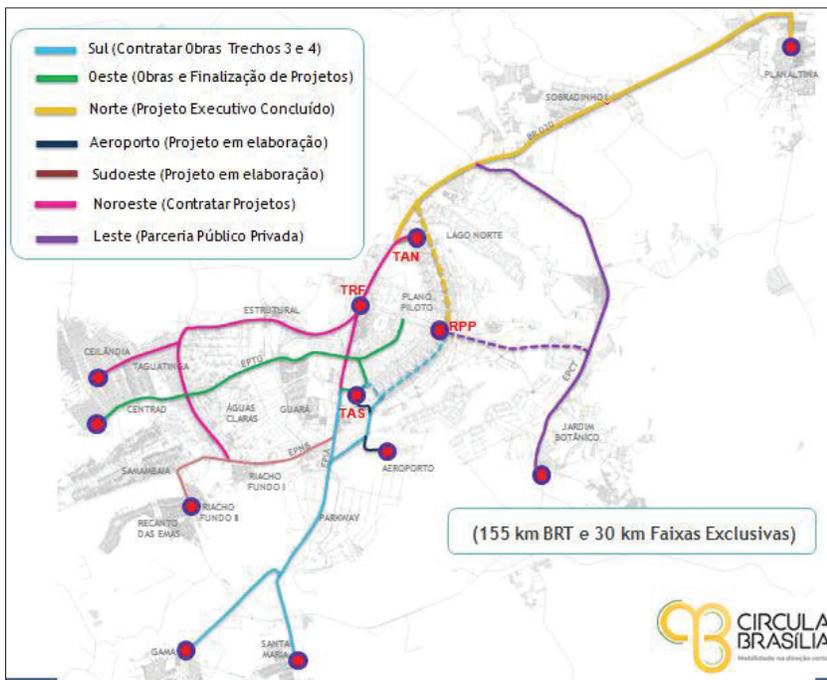
Fonte: Dênio Simões/Agência Brasília

Infraestrutura de Transporte

Este pilar se refere à realização de intervenções físicas para aumentar a oferta de serviços à população. Pode-se classificar as obras de infraestrutura nos seguintes tipos: Bus Rapid Transit (BRT); Metrô; Veículo Leve sobre Trilhos – (VLT); Sistema Viário.

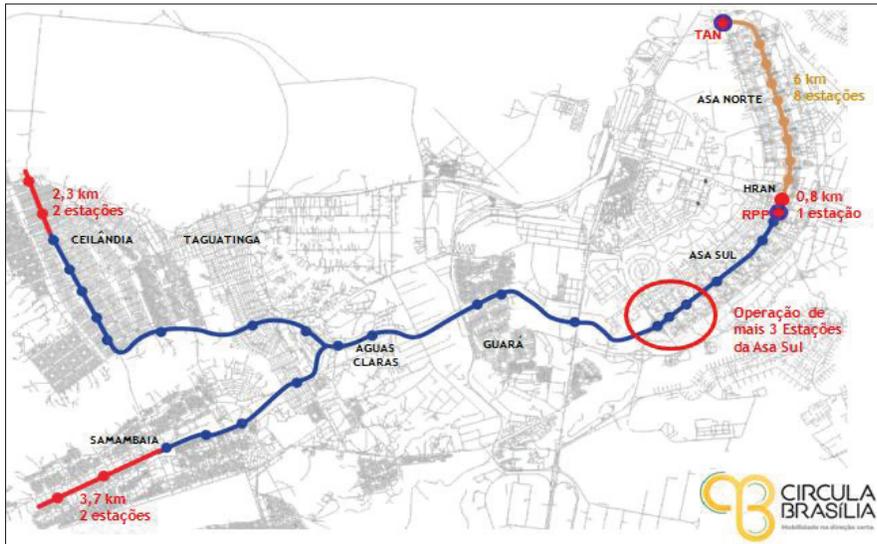
A Figura 2 ilustra o conjunto de corredores de BRT que deverão ser implantados no âmbito do Circula Brasília.

Figura 2 - Futura rede de BRT - Expressos



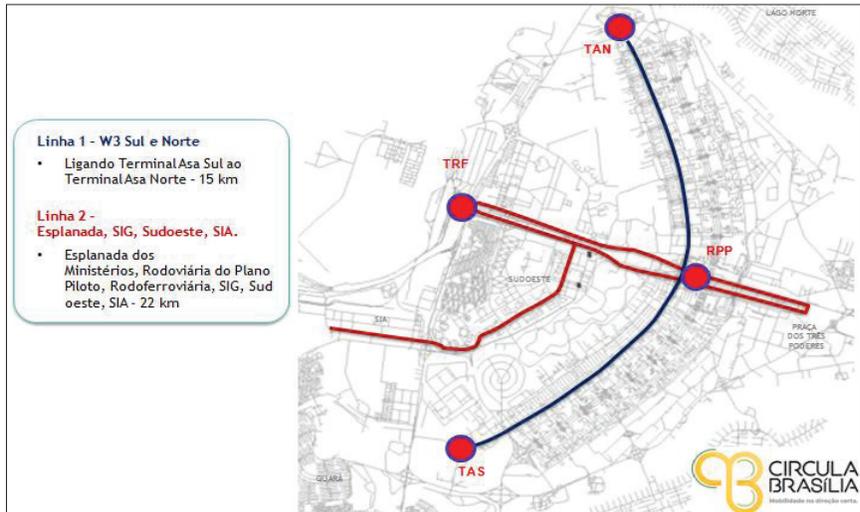
A Figura 3 apresenta as obras e estudos a serem realizados para ampliação da malha metroviária do DF.

Figura 3 - Ampliação do Metrô



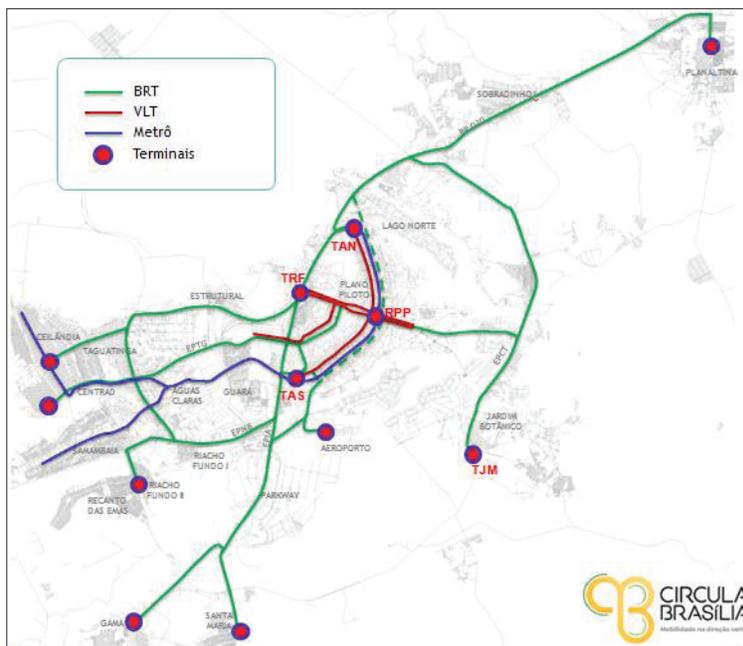
A Figura 4 apresenta os projetos de VLT que serão desenvolvidos no escopo do Programa de Mobilidade do Distrito Federal.

Figura 4 - Projetos de VLT



A implantação do pilar de infraestrutura disponibilizará para a população do DF uma rede integrada de modais de transporte que contribuirão para melhorar o deslocamento das pessoas pelo território da capital federal. A Figura 5 apresenta a rede completa que será disponibilizada pelo Circula Brasília.

Figura 5 - Rede integrada de transporte



3.2. Mobilidade Ativa

De acordo com o Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob), atualizado pelo Ministério das Cidades, em 2015, a mobilidade ativa promove ambientes seguros para o deslocamento a pé e por bicicleta.

Ainda segundo a publicação, consideram-se como usuários do modo a pé “todas as pessoas que podem se deslocar pelas áreas cuja prioridade ou exclusividade é do pedestre, incluindo os usuários de cadeiras de rodas”.

Com relação à bicicleta, o PlanMob classifica como “um dos meios de transporte mais eficientes já inventados: a tecnologia mais apropriada para

distâncias curtas, com baixíssimo custo operacional. Uma pessoa pedalando viaja duas vezes mais rápido, carrega quatro vezes mais carga e cobre três vezes a distância percorrida por uma pessoa caminhando. A bicicleta não emite poluentes e contribui para fazer da cidade um espaço livre de congestionamentos”.

Dessa forma, o Circula Brasília trouxe como um de seus pilares a Mobilidade Ativa, com os seguintes fundamentos: integração de locomoção para bicicletas, pedestres e transporte coletivo – Alcance regional para a mobilidade ativa; uso compartilhado de bicicletas; reconfiguração de calçadas, inclusive com iluminação em travessias; estruturação de uma rede cicloviária; aumento da capilaridade do sistema de Transporte Coletivo; redução da emissão de poluentes; melhoria da qualidade de vida; inclusão social.

Como principais entregas deste pilar pode-se destacar a ampliação do sistema de bicicletas compartilhadas; a implantação de infraestruturas de estacionamento de bicicletas em terminais, estações e pólos geradores de viagem; mapeamento e diagnóstico da malha cicloviária para conduzir a priorização de investimento público em ciclovias e ciclofaixas.

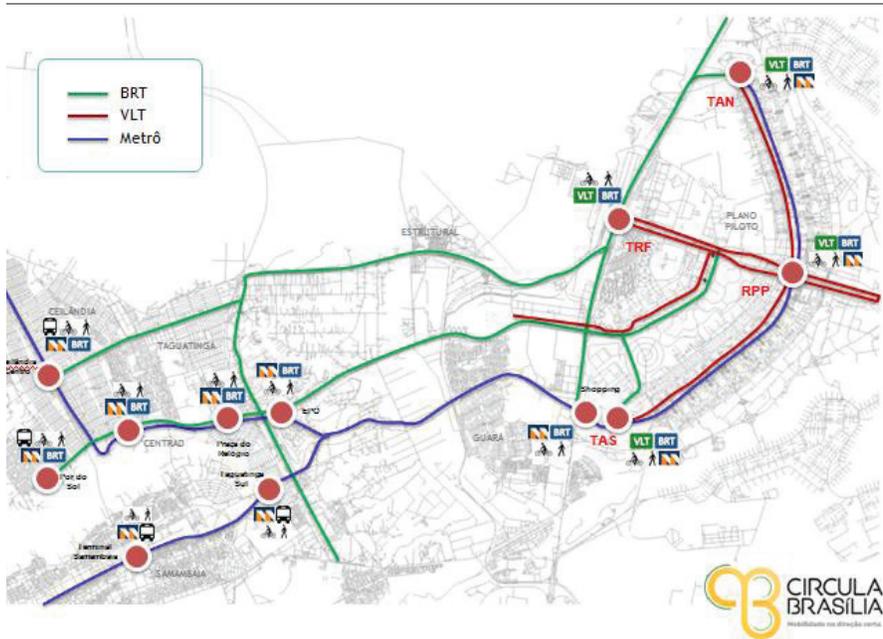
4. Considerações Finais

Com o Circula Brasília o governo do Distrito Federal passou a tratar de forma sistêmica a mobilidade urbana da capital federal. Tratado como programa de Estado, traz uma série de ações que priorizam o transporte coletivo e o não motorizado de forma integrada.

Nesse sentido, podem-se destacar a seguir os principais benefícios que serão alcançados: Transporte coletivo moderno, rápido, confiável e confortável; Sistemas de transportes integrados; Compromisso Ambiental; Sustentabilidade Econômica e Social; Urbanização e Humanização do espaço público; Qualidade de Vida e Inclusão Social.

A Figura 6 congrega um dos principais resultados que se alcançará com a consecução do Circula Brasília, qual seja um sistema de integração multimodal, que permitirá que o usuário escolha, de forma confortável e segura, o modal que melhor atender sua necessidade de deslocamento.

Figura 6 - Sistema de integração multimodal



Destaque-se a descentralização de terminais que desconcentrará a pressão sobre a Rodoviária do Plano Piloto e oferecerá as funcionalidades necessárias para que os múltiplos modais possam operar de forma satisfatória, inclusive os modos ativos de transporte.

Mobilidade Urbana: Políticas Públicas Descontinuadas e Pouco Debate com a Sociedade

Adriana Bernardes

O cidadão brasileiro tem direito ao acesso universal à cidade – assegurado no artigo 2º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana. A pé, de carro, motocicleta, bicicleta, cadeira de rodas, em qualquer meio de transporte público e/ou privado as pessoas deveriam encontrar pelo caminho condições que lhes garantissem deslocamento seguro, rápido e eficiente por toda a cidade.

Passados cinco anos da instituição de suas diretrizes, a Política Nacional de Mobilidade Urbana está muito longe de se tornar efetiva. Por todo o País, usuários do transporte público têm direitos básicos ignorados. Mesmo simples informações, como horários de embarque e desembarque, itinerários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais, não são disponibilizadas em pontos e terminais. Situação ainda mais surreal quando hoje, com simples aplicativos em telefones celulares (a exemplo do Uber), é possível monitorar o tempo de chegada e o percurso do veículo solicitado.

A falta de integração é outro grave problema para a mobilidade urbana. No Distrito Federal, apesar de sucessivas promessas feitas por diferentes governos, até o momento, a implementação da integração do transporte público não passa de discurso de autoridades, projetos, limita-se a poucos trechos.

Além de todas as restrições facilmente apontadas, os entraves à mobilidade urbana são ainda mais estarrecedores quando a análise recai sobre os segmentos da sociedade que, por suas demandas específicas, acabam por enfrentar obstáculos ainda maiores. Se, de um modo geral, as falhas do poder público são evidentes, elas se tornam ainda mais graves ao não apresentar respostas para aqueles que necessitam de equipamentos públicos adaptados às suas diferentes necessidades.

Em plena capital da República, na cidade modelo planejada pelo urbanista Lucio Costa e tombada como patrimônio da humanidade pela Unesco, faltam calçadas. Ao caminhar, as pessoas, sem qualquer comprometimento temporário ou permanente, enfrentam dificuldades de deslocamento. Pelas superquadras planejadas é preciso se equilibrar em estilhaços de concreto.

Em bairros centrais da capital, nem mesmo o espaço para as calçadas foi projetado. No lugar delas, prédios, estacionamentos e ruas. Carros disputam espaço no asfalto com pedestres, carrinhos de bebês e ciclistas. Nas quadras comerciais de Brasília, degraus, mesas e cadeiras nas calçadas dificultam o ir e vir do brasileiro. Na capital federal, “puxadinhos” foram legalizados privatizando o espaço público, pouco importando o tombamento, a mobilidade, a civilidade e a segurança do cidadão. Mais uma afronta ao acesso universal à cidade.

Quando o tema é o deslocamento por bicicleta, faltam ciclovias ou elas não se comunicam. As faixas destinadas aos ciclistas não ligam as cidades periféricas à área central de Brasília. Também há falhas na integração com outros modais. Houve sim a ampliação da malha cicloviária, desde 2009, mas quem pedala conhece as limitações e os riscos do sistema ainda em fase de implantação.

As barreiras enfrentadas diariamente por ciclistas, pedestres, cadeirantes e motoristas ainda precisam ser vencidas, mas pelo menos são frequentemente temas de debates. No entanto, existem, ainda, outros aspectos relacionados às demandas de uma parcela significativa da sociedade que seguem invisíveis aos olhos do poder público.

Em 2010, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) fez o Censo Demográfico da Pessoa com Deficiência. Naquele ano, 104.825 habitantes do Distrito Federal declararam ter comprometimento na audição em diferentes graus, inclusive a incapacidade de ouvir.

Em meio a inúmeras limitações e à incapacidade do poder público de responder às necessidades dos cidadãos em geral, a demanda por mobilidade urbana da população com comprometimento na audição e/ou surda torna-se ainda mais inacessível. São mínimas as iniciativas de debate sobre o tema. A infraestrutura de mobilidade, os veículos, os equipamentos de segurança, as sinalizações da cidade, em sua grande maioria, não atendem a essa parcela da população, assim como os profissionais que atuam com o transporte de massa não estão preparados para lidar com esse público.

As dificuldades das pessoas surdas em se locomoverem pela cidade revelam a falta de compromisso dos gestores em olhar para a urbe e seus cidadãos, respeitando as peculiaridades de cada um deles. Antes disso, falta ao gestor público o compromisso de promover a mobilidade urbana de forma geral e, mais ainda, de maneira específica.

No Distrito Federal existem boas iniciativas. Investimentos no BRT Sul, ligando o Gama à área central de Brasília, numa pista exclusiva e em veículos com capacidade para grande número de passageiros; ampliação da malha cicloviária; licitação dos ônibus com renovação da frota; criação de faixas exclusivas para coletivos, táxis e vans escolares; e a integração entre os modais.

Apesar de serem medidas importantes, o usuário, de modo geral, ainda não se sente contemplado, até porque nenhum desses programas e projetos foi plenamente implantado. São como retalhos de uma colcha que precisam ser costurados para cumprir suas múltiplas funções. A descontinuidade e a demora na execução de grande parte desses projetos e programas estão diretamente associadas ao fato de a mobilidade urbana ter se transformado, assim como outros temas, em “bandeira política”, e não em projeto de Nação.

Não faltam ameaças aos poucos avanços conquistados nos últimos anos. Em Brasília, vem do Poder Legislativo um projeto, aprovado pelos deputados distritais, que inviabiliza o princípio de prioridade para o transporte de massa. A maior cidade do País, São Paulo, “avança” e amplia a velocidade de vias importantes. Há também forte reação contrária às ciclovias e as faixas exclusivas para ônibus na capital paulista. Exemplos negativos que seguem “influenciando” outras cidades por todo o Brasil, contrariando experiências internacionais bem-sucedidas que, a partir de medidas civilizatórias e investimentos em transporte públicos e na educação de suas populações, transformaram a mobilidade urbana em diversos países.

Falta também consciência. O cidadão precisa se apropriar de sua cidade. Universalizar o acesso à cidade, como manda a lei, exige a participação efetiva das pessoas que precisam se sentir parte do processo de transformação, tal como aconteceu com a Campanha Paz no Trânsito, no Distrito Federal, a partir de 1997. Um dos casos de sucesso em que o governo, setores da sociedade, meios de comunicação – em especial o jornal *Correio Braziliense* – e o cidadão, juntos, fizeram o motorista parar para o pedestre, ato que se tornou um exemplo para todo o País.

A circulação sem obstáculos pelas cidades exige ações de governo capazes de enxergar o cidadão em todas as suas especificidades. Há que se criar metas e mecanismos de fiscalização que garantam o cumprimento dessas diretrizes. É preciso fortalecer e aumentar a voz dos conselhos com integrantes da sociedade

civil na elaboração dos projetos e legislações sobre o tema. Quanto mais diversidade os conselhos abrigarem, maiores as chances de o poder público enxergar as necessidades daqueles que circulam pela cidade – cegos, surdos, cadeirantes, ciclistas, pedestres, motoristas, motociclistas, crianças e idosos.

Buscar parcerias nas universidades, onde pesquisadores estudam o tema da mobilidade sobre diferentes aspectos, é imprescindível para nortear as políticas públicas. Talvez assim ficaremos mais próximos de garantir um direito fundamental previsto no artigo 5º da Constituição Federal: “Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza.”

Breve Reflexão Sobre a Mobilidade Excludente no Brasil

Antenor Pinheiro

Este é um País de sinais trocados mesmo, e, quando o assunto é mobilidade humana, esta percepção ainda mais prevalece. Veja o que aconteceu ao Brasil do presidente Juscelino Kubitschek e sua política de integração territorial baseada na teoria dos polos econômicos liderada pela indústria automobilística. Adotada como estratégia de povoamento das regiões afastadas dos grandes centros, impôs a política rodoviária como elemento indutor do desenvolvimento econômico e social do País, e sessenta anos depois as gestões governamentais continuam a não cuidar o minimamente desejável da infraestrutura pública para os próprios carros circularem. Maluca contradição!

Não parou aí. Coerente com seu pensamento econômico, Kubitschek prossegue firme em sua obra ao inventar uma cidade para carros, sem esquinas, funcionalmente segregada e nada compacta: Brasília. Para sediar seu projeto resgatou estudos realizados pelo astrônomo e engenheiro belga naturalizado brasileiro Louis Ferdinand Cruls¹. Era o limiar do século XX, século no qual a humanidade especializou-se em construir cidades erradas à luz das necessidades de recuperação econômica decorrentes de duas grandes guerras mundiais. Produzir e comercializar armas e universalizar o uso do carro nos espaços urbanos formaram o ideário dos barões do capital internacional.

Foi neste contexto da história que os planejadores urbanos cultivaram e disseminaram o conceito de cidades excludentes no planeta em obediência aos planos econômicos destinados a reerguer dos escombros novas e “modernas” cidades. Nestas, os desenhos urbanos implementados priorizaram a lógica do transporte individual como política de deslocamento das pessoas. Uniram-se à geopolítica os interesses da indústria das pesadas infraestruturas viárias e a ideológica inserção do automóvel na rotina das sociedades.

Não foi diferente com o Brasil, influenciado por este momento do capitalismo mundial. A construção de Brasília e os modelos adotados nos processos

¹ Para conhecer *Cruls* recomendo a leitura do livro homônimo, escrito pelo jornalista Jaime Sautchuk. Nele o autor reúne histórias e andanças deste cientista que inspirou JK a fazer Brasília no Cerrado.

de construção e expansão das cidades brasileiras, a partir da instalação das multinacionais automobilísticas por aqui, são o exemplo concreto desta influência perversa. O processo de globalização seguinte aprofundou a supremacia das políticas públicas favoráveis às demandas do transporte individual, introduzindo novas tecnologias e eficientes formas de controle nas relações de produção e de poder entre as nações.

A consequência dessa conjuntura mudou as paisagens urbanas, especialmente seus espaços de mobilidade, em áreas deterioradas transformando rapidamente os espaços urbanos em pontos de passagem. O fenômeno previsível comprometeu o sentido da cidade, que perdeu sua essência e a urbanidade possível. Corromperam-se “o *bairro tradicional como lugar de diferenças que convivem; o centro multi-funcional utilizado de maneira contínua no tempo; o lugar de convivência de classes diferentes que são características que passamos a chamar de urbanidade*” (PEREIRA, 2013)². Maquinizou-se, portanto, a humanidade, e assim a equidade no uso dos espaços urbanos cedeu à mobilidade motorizada individual em detrimento dos deslocamentos ativos.

O urbanista Jeff Speck afirma que a construção das cidades parece obedecer a uma lógica cuja incumbência é derrotar os pedestres. Identifica nas “*vias alargadas, calçadas diminuídas, árvores suprimidas, guias rebaixadas para dar acesso a (...) imensas áreas de estacionamentos (...)*”, as intervenções estruturais que sacrificam a paisagem urbana em favor da circulação de automóveis “*nas quais a vida dos pedestres é apenas uma possibilidade teórica*” (SPECK, 2012)³.

Não obstante a proposição de Speck reportar cidades dos Estados Unidos, sua constatação repercute em todo o planeta, sobretudo nas cidades localizadas em países com baixos indicadores sociais ou cujos conceitos de desenvolvimento urbano permanecem reféns da lógica especulativa do capital imobiliário e adjacentes. Inseridos neste contexto inferior, não obstante a profusão de leis que garantem a igualdade de direitos e a democratização do uso e ocupação do solo, no Brasil serão insuficientes os esforços em sentido contrário se não houver dos seus gestores atitudes radicais que resultem inflexão de rumos.

Ora, então temos aqui uma pergunta angustiante: se a lógica perversa da cultura do automóvel devasta cidades e impõe a exclusão aos que se deslocam

² <http://www.unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/viewFile/2049/2009>

³ Jeff Speck é autor de *Cidade Caminhável*. traduzido no Brasil por Anita Demarco e Anita Natividade. São Paulo: Perspectiva, 2016.

a pé, de bicicleta ou coletivamente, o que se dirá aos que possuem mobilidade reduzida, em especial as pessoas com deficiência?

O que observamos nas cidades com IDH⁴ mais civilizados, principalmente a partir da crise dos combustíveis fósseis, ocorrida no fim do século XX, o processo de recuperação destas ganhou nova dimensão, neste século XXI, em busca do resgate da urbanidade perdida. Mesmo não resolvidos idealmente, cidades europeias, australianas, canadenses, japonesas, neozelandesas e muitas dos Estados Unidos experimentam protocolos avançados no quesito da inclusão em seus sistemas de mobilidade.

No caso brasileiro, ainda que ocupando posição de destaque na economia mundial, as políticas (?) de inclusão nos ambientes de mobilidade formam diagnóstico desfavorável e assustador. Pegue-se o exemplo das pessoas com deficiência auditiva que somam 9,7 milhões de indivíduos⁵ e lhes permita a condição de motorista de automóvel. Identificaremos aqui outra grave contradição neste País rodoviarista: apenas 10 mil estão habilitadas, em que pese o principal sentido exigido para dirigir seja a visão. Este número corresponde a 0,10% do universo de deficientes auditivos recenseados em 2010, qual seja 9,7 milhões. Agora na outra ponta, pegue-se o número total de habilitados no mesmo período e chegamos a 45 milhões de brasileiros, o que corresponde a 23,05% da população.

São números apenas, comparados sem formalidade metodológica! E como já dito, não há restrição legal para que deficientes auditivos obtenham a Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Portanto, é notório que a desproporção apurada traz implícita mais que a inquietante desinformação, o receio de reprovação, a ausência de incentivo e o preconceito da própria sociedade em relação a este condutor. Está à nossa frente não apenas a obrigação de remover barreiras quaisquer que sejam, mas sobretudo o desafio de reinventar nossas cidades de sorte a devolvê-las à dimensão humana. Este, o caminho da inclusão!

⁴ Índices de Desenvolvimento Humano.

⁵ Censo Demográfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística/IBGE, 2010

E Quando o Condutor do Veículo é Surdo?

ACésar Veiga

O binômio SURDO e a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) é assunto que apresenta entraves, ensaios e erros, mas tenho expectativa de conseguir uma repercussão favorável neste conflito ainda aquecido com fogo brando.

Início abrindo oportunidades para você, com este desafio escancarado, perguntar:

- Poderá a pessoa surda obter a CNH?

A resposta é sim, o que para muitos pode ser uma surpresa, pois a visão do cidadão sobre esta realidade social é ainda estreita.

Entretanto, no cotidiano a CNH para os surdos já é uma realidade que vem se concretizando, mesmo que a passos bastante curtos, pois tenta se agarrar a alguns fragmentos da vontade política.

Bem, e qual (ais) é (são) o (s) critério (s) utilizado (s) para que o surdo seja considerado *apto* “também” para a condução de veículos de transporte de cargas e passageiros?

Dizem os gestores do assunto¹ que o “surdo” tem condições de obter a CNH, tanto para a condução de veículos de passeio como os de carga e passageiros, pois o principal sentido exigido para essa prática, é a visão.

Não estará aqui um exemplo de claro conflito?

Penso que o esforço apresentado pelos *partidários* desta opinião aparenta mais adaptação do que sensatez.

Por que questiono?

Creio que a necessidade de uma boa audição para a atividade de direção veicular é primordial, visto que ela contribui para a identificação de sons de alertas - como buzinas, sirenes, e outros, que são variáveis muito importantes no contexto viário.

Por vezes, com ansiedade de incluir o surdo, a tal de inclusão social na condução de veículos, sem os preparos adequados, origina correr perigo de abdicar da segurança. E escrevo recusando a ser domesticado por interesses antiéticos.

¹ Refere-se ao que diz a Lei nº 9.503/97 que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

E saliento que o adquirir, ainda diminuto, da CNH por alguns condutores surdos é resultado da desinformação, medo, falta de incentivo por parte dos familiares e do descrédito da própria sociedade em relação a esse condutor.

QUAIS SÃO OS PROCEDIMENTOS QUE O SURDO DEVE EXECUTAR PARA ADQUIRIR A CNH?

Procurando elucidações para a resposta encontrei complexidade na uniformização dos procedimentos, além do desafio maior para encontrar informações fidedignas, o que originou temor de minha parte.

Então pela dificuldade da padronização do método, recomendo que você abandone as doçuras do exílio denominado “esperar que apareçam as respostas” e caminhe na busca deste desafio em sua região - caso tenha interesse.

Mas o problema igualitário que todos certamente enfrentarão será a inexistência do “intérprete” quando o profissional que participa do processo não entende Libras. Neste caso o candidato é encaminhado a outro profissional para que este efetive a comunicação.

E se não existir outra pessoa qualificada?

Cotidianamente os responsáveis pelo atendimento estão procurando assumir a postura de resolver este *problema social* com jogos de atitudes e falso desconhecimento da situação.

O órgão² responsável pelo atendimento ao condutor surdo precisa fornecer intérprete Libras, pois do contrário, quando não há, o próprio surdo é orientado a levar o intérprete que podem ser familiares, amigos ou profissionais pagos para assim dar prosseguimento ao processo.

A realidade de o surdo assumir a responsabilidade de providenciar o intérprete denota um traço fatal e fundamental no descaso e covardia por parte das instituições públicas e sociais.

Ainda existem paralelamente desentendimentos quanto à presença do intérprete Libras na prova teórica para habilitar o candidato a CNH. Por exigência oficial a prova não pode ser interpretada na sua totalidade pelo intérprete; neste caso o examinador que desconheça a linguagem Libras não tem a garantia da

² Entenda-se Centro de Formação de Condutores (CFC) credenciado ao Departamento Nacional de Trânsito (DETRAN) da região.

individualidade das respostas do candidato, isto é, existe o receio de que o tradutor esteja analisando e respondendo pelo candidato.

Dizem alguns que preferem ficar no anonimato, e não cabe julgar se é covardia ou sobrevivência, que o próprio Centro de Formação de Condutores (CFC), diante da impossibilidade do atendimento ao surdo, criou atalhos para acelerar o processo de habilitação o que não é permitido diante da ética.

QUE PROBLEMAS ENFRENTA O CONDUTOR SURDO PARA OBTER A CNH?

Podemos destacar:

1º) alguns “surdos” encontram a principal barreira na própria família, que por vezes se mostra contrária por motivos específicos diversos. As causas repousam muitas das vezes escondidas em pensamentos.

2º) os “órgãos responsáveis” por expedir a CNH ainda não possuem profissionais especializados na Libras.

3º) os sinais Libras não obedecem uniformidade nacional, apresentam diferenças regionais, isto é, a mesma palavra é sinalizada de maneira diferente.

4º) na avaliação psicológica, realizada por um psicólogo-perito que aplica os testes e faz a entrevista de forma direta, individual e profunda, as dificuldades são muito presentes, porque o psicólogo, por diversas vezes, pode não se comunicar de forma eficaz com o “surdo”.

5º) parte do processo para obtenção da CNH prima pela escrita, em que o surdo deverá ler e responder. Em relação à aplicação de testes há a expectativa de que o surdo entenda e tenha comunicação adequada através da Língua Portuguesa.

6º) a sociedade parte do pressuposto que o surdo foi alfabetizado na Língua Portuguesa e que entende a estrutura gramatical do idioma, e desconsideram que a comunicação dos surdos é feita de forma diferente à dos ouvintes; “ela” é feita através de uma estrutura gramatical própria do surdo.

Vale resgatar que a Língua Portuguesa é a segunda língua para o surdo e que muitas palavras não existem na Libras.

Observada com um medida sensata, existente em algumas cidades brasileiras, segundo quem trabalha com surdos, seria a edição de vídeos em Libras tanto para as aulas como para o exame da obtenção da CNH.

Como se vê, o velho fantasma da comunicação paralela e diferente entre os surdos e os ouvintes ainda assombra nossa sociedade evidenciando que a principal dificuldade ainda perdura.

EXISTE A IDENTIFICAÇÃO PARA OS AUTOMÓVEIS DOS CONDUTORES SURDOS?

A utilização do Símbolo Internacional de Surdez já é realidade. É necessário que o motorista que não escuta adequadamente utilize um adesivo no veículo com o símbolo internacional de surdez. Uma exigência pouco conhecida. Para os considerados surdos o adesivo do símbolo deverá ser colocado no vidro traseiro do veículo ou no dianteiro.

O símbolo serve para alertar os demais motoristas de que o condutor do veículo tem limitação auditiva, o que supostamente deve gerar maior segurança e respeito à condição especial deste condutor no trânsito, além de facilitar a identificação dos agentes e autoridades de trânsito no momento de uma possível abordagem e evitar que estes condutores sejam prejudicados no trânsito por não ouvirem as sirenes, os apitos dos agentes de trânsito e até as buzinas.

O símbolo da surdez será integrado aos manuais de trânsito, cursos de formação e reciclagem de condutores. A ação tem o objetivo de divulgar o símbolo, a fim de que todos os motoristas saibam reconhecer uma pessoa surda ao volante.

E A REALIDADE DO SURDO NA CONDUÇÃO DE VEÍCULOS?

Mesmo que existam forças na sociedade que sejam relutantes, obstinadas e ativamente hostis ao problema, colocarei mais água no moinho do debate.

- Alguns surdos “não” detectam ruídos referentes a alguma avaria mecânica do veículo, mas outros dizem sentir “sim” através da vibração do motor o infortúnio.

Então, qual o motivo para não se ter uma óbvia conclusão confirmada por testes de avaliação para esta questão?

- Na condução do veículo é necessário que o “surdo” fique atento a todos os movimentos ao redor, mas muitas vezes os demais condutores não observam o adesivo de identificação, sem contar também com a falta de preparo da sociedade para lidar com o surdo.

- Motoristas de táxi e ônibus que são “surdos” em algumas cidades já são realidade, e devem ser capazes de ouvir o suficiente para dialogar com seus passageiros, sem a necessidade de virar a cabeça para trás e deixar de olhar a via por segundos.

- Em caso de batidas, acidentes e avarias o surdo precisa de comunicação com o Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU), bombeiros, órgãos de trânsito. Então é preciso que existam formas de comunicação por telefones TDD que atendam surdos; e também que estes profissionais dos referidos serviços públicos saibam Libras.

Convém esclarecer que TDD é o aparelho telefônico para surdos. TDD é a sigla em inglês para Telephone Device for Deaf (aparelho de telefone para surdos).

Os telefones são dotados de um teclado e visor que permitem ao usuário comunicar-se com quem possua outro aparelho especial, enviando e recebendo mensagens *online*.

ALGUMAS PECULIARIDADES

A surdez, apesar de originar poucas limitações físicas em comparação às demais deficiências, é a que deixa o indivíduo mais isolado socialmente, além de ofertar a menor quantidade de direitos sociais.

- O surdo brasileiro não tem direito a vagas preferenciais; em outros países elas existem.

- A aviação civil brasileira ainda não oportunizou ao surdo o direito de pilotar. Em outros lugares, a exemplo dos Estados Unidos, pilotos surdos operam até mesmo aviões comerciais de grande porte, a exemplo de *Airbus* e *Boeing*.

- O aplicativo Uber, na Austrália e Estados Unidos já disponibiliza tecnologia especial para a comunicação dos condutores surdos com clientes.

- Conta-giros é um instrumento criado para medir a rotação do motor por minuto, cuja sigla é “rpm”. É instalado em veículos com a finalidade de reconhecer o momento da mudança de marcha, onde o condutor surdo pode acompanhar visualmente a aceleração e efetuar adequadamente a troca de marcha. Mas segundo outras opiniões não se recomenda ficar olhando o conta-giros para trocar de marcha.

Vale observar que já existem dispositivos em que o acelerador dá uma pequena vibração avisando que o carro está com aceleração inadequada.

- E quando outro carro estiver buzinando, como o condutor surdo pode perceber?

Bem, neste caso já existe sensor de ruído que capta a frequência do som de buzinas e aciona uma luz vermelha que acende no painel.

- No exterior, condutores surdos compram carros com câmbio automático. Esses evitam que o motor passe da rotação adequado.

- Normalmente é o condutor surdo quem leva a culpa nas colisões, atropelamentos e demais casos de imprudências. São os galopes e coices desta sociedade sem conhecimento.

- Para alguns, a obtenção da CNH eleva a autoestima e estimula a independência do condutor surdo.

- A divulgação dos meios responsáveis de que o surdo pode obter a CNH, até mesmo para os próprios surdos, é pequena. Ainda estamos prisioneiros desta modalidade de mídia.

- Como o surdo deve se comunicar com o instrutor de direção para que possa entender as suas instruções, tendo que prestar a atenção na via durante uma aula, por exemplo?

Alguns sugerem que o instrutor e o examinador façam sinais previamente combinados de “dobre à direita”, “dobre a esquerda”, “estacione”, “pare” com as mãos bem perto da direção. Outros colocam cartões de inscrição perto do volante - o surdo olha e entende.

- O dito popular sugere que proporcionalmente os surdos têm menos acidentes e infrações de trânsito que ouvintes. É possível que as pessoas surdas conduzam veículos com mais segurança, pois têm uma melhor concentração. O surdo melhora os outros sentidos, tornando-os mais sensíveis ao movimento e aos arredores visuais.

- Certos países não permitem que pessoas surdas tenham a Carteira de Habilitação.

A sociedade ainda desconhece o tema “pessoas com deficiência” e a falta de informações, originada pela rara presença dessa temática em noticiários, abastece a sociedade com conceitos duvidosos e errôneos.

Os bons hábitos sociais se aprendem praticando, compreendendo e apreciando, por isso devem ser vividos, conhecidos e sentidos. Precisamos superar este modelo equivocados em que o cidadão encontra-se solitário, perdido, e mais isolado do que nunca.

Estamos caminhando feito “objetos” na busca do centro de gravidade, totalmente desconcertados, tanto pela rigidez do nosso individualismo como a exclusão que praticamos aos diferentes.

Precisamos abandonar as estratégias de curto prazo, assim como aqueles discursos tão destituídos de talento, o que significa adotar um novo olhar sobre o que já existe, a fim de provocar mudanças substanciais.

Não devemos continuar partidários da tolerância e nem juiz ou delator. Devemos sim acertar o passo, rumo a esse mal-entendido ridículo e exagerado que é o descaso aos que precisam. A necessidade mais extrema é sem dúvida inibir o preconceito e isso deve acontecer a qualquer preço e por qualquer método, por mais severo ou até impraticável que seja, para que o “conviver igualitário” não se desfaça em fumaça.

EXISTEM ALTERNATIVAS? QUEM SABE UMA TERCEIRA ALTERNATIVA?

Bem, o que importa é que ponha fim à opção de entrarmos de mãos e pés amarrados nesta realidade de consenso bastante precário.

Não dispomos de muitas armas, acima de tudo, nenhuma que seja eficaz; então resta a conscientização e a busca por soluções que tenham continuidade, pois serão elas que no amanhã obrigatoriamente deveremos “usar”.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL, Lei Nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997. Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm. Acesso em 10/01/2017.

FIEL, G. P. F. O surdo e a retirada da Carteira Nacional de Habilitação em Aracaju -SE: realidades e desafios. Maceió- 2013. Disponível em: http://netrantransito.com.br/arq_download/Monografia%20%20Genamara%20Fiel_1.pdf . Acesso em 10/01/17.

<http://diariodosurdo.com.br/2015/06/surdos-podem-e-devem-tirar-a-carteira-de-motorista/> . Acesso em 10/01/17.

http://www.detran.es.gov.br/download/IS_N054_23_09_14.pdf Acesso em 11/01/17. Acesso em 11/01/17.

<http://www.detran.rs.gov.br/conteudo/41635/deficientes-auditivos-enfrentam-dificuldades-para-se-inserirem-no-transito> Acesso em 11/01/17.

<https://portalibras.wordpress.com/> Acesso em 11/01/17.

<https://culturasurda.net/2015/10/17/uber-para-surdos/> Acesso em 11/01/17.

Inclusão: autoescolas são obrigadas a dar aulas para surdos. Rede TVT. Publicado em 16 de março de 2016. Duração 2:23 minutos. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=AhU1-PCmiL0>

Educatran - Especializada no atendimento a Deficientes Auditivos e Surdos. Autoescola Educamais. Publicado em 21 de setembro de 2015. Duração 4:22 minutos. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=iWw4yDAqYIw>

Como tirar a 1ª habilitação (em Libras - parte 1). Detran SP. Publicado em 06 de novembro de 2015. Disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=kUG863VxC-s>

Contextos Linguísticos na Acessibilidade e Mobilidade Urbana da Pessoa Surda: A Criação de Sinais-termo em Libras

Gláucio de Castro Júnior

INTRODUÇÃO

A divulgação de temas relacionados à pessoa surda demonstra uma necessidade de analisar contextos linguísticos de modo a pensar como pode ser possível discutir termos técnicos de áreas específicas e ocasionar a expansão lexical em Libras.

A criação de sinais-termo tem a finalidade de promover a interdisciplinaridade do ensino e pesquisa da Libras com as Terminologias de diversas outras áreas e na área de realização do Iº Seminário de Acessibilidade e Mobilidade Urbana na Perspectiva da Pessoa Surda realizado pelo Centro Interdisciplinar de Estudos em Transportes (CEFTRU) na Universidade de Brasília (UnB), percebemos a ausência de termos como Acessibilidade e Mobilidade Urbana e por isso é preciso oportunizar os desafios gerados pelo aprendizado de uma língua, no caso a Língua Brasileira de Sinais (Libras), que é a segunda língua oficial do Brasil.

Dessa forma, a partir da constatação da falta de termos técnicos na Libras, buscamos no decorrer da discussão da criação de sinais-termo, apresentar os conceitos da Linguística da Língua de Sinais, por meio de uma metodologia aplicada à pesquisa da Libras, com propriedade que significa conhecer e descrever a natureza da Libras e que seja possível contribuir para a criação de sinais-termo e o seu efetivo registro no léxico da Libras. Quando discutimos terminologias técnicas, precisamos ter a preocupação de fornecer ao sinalizante da Libras condições de usá-la como meio de comunicação, e fornecer postulações lexicais sobre as gramáticas das línguas naturais e das línguas de sinais. A pesquisa do léxico e terminologia, desenvolvida pelo Laboratório de Linguística da Língua de Sinais (LabLibras) na Universidade de Brasília (UnB) tem promovido a expansão lexical da Libras e sempre com o foco e preocupação para enfrentar as necessidades linguísticas, didáticas, pedagógicas, psicológicas e socioculturais da pessoa surda.

O artigo em questão apresenta considerações que contribuiriam para a criação de sinais-termo e o desdobramento na realização do evento que discute a acessibilidade e mobilidade Urbana na Perspectiva da Pessoa Surda na Universidade de Brasília (UnB). E está centrado em uma abordagem na divulgação da Libras, com a valorização de sua pesquisa com propriedade¹, com a introdução da diversidade linguística dos grupos de surdos no Brasil e da comunidade linguística a adoção da pesquisa em Libras, por meio de recursos que valorizam a visibilidade linguística da comunidade surda para colaborar na formação dos alunos e público alvo interessado na temática; a divulgação de conteúdo por meio de estratégias que incentivem a compreensão dos aspectos linguísticos, didáticos, pedagógicos, psicológicos e socioculturais do surdo, na incorporação de recursos videográficos.

A Lei nº 10.436/2002, que reconhece a Língua de Sinais Brasileira como meio legal de comunicação e expressão dos surdos brasileiros, proporcionou grande visibilidade à Libras. A partir do Decreto nº 5.626, de 22 de dezembro de 2005, o ensino da Libras tornou-se obrigatório nos cursos de licenciaturas e foi preciso pensar sua pesquisa em diversas áreas do saber.

Em virtude dos surdos utilizarem uma comunicação visual-espacial, sua apreensão de conhecimento e percepção de mundo se dá prioritariamente pela visão, portanto, para se discutir termos técnicos e de especialidade em uma contribuição significativa para as pessoas surdas é fundamental a utilização de materiais didáticos visuais. Pois eles trarão para a comunidade surda as experiências do dia-a-dia, favorecendo um melhor entendimento, facilitando a efetiva acessibilidade e mobilidade e obtendo melhores resultados em diversos âmbitos sociais.

De acordo com Castro Júnior (2014), é preciso considerar a Libras como uma língua dinâmica, que sofre alterações no decorrer do tempo e espaço, no próprio processo linguístico – interativo. Por isso os estudos linguísticos na língua de sinais para a discussão de seu léxico são importantes.

Pesquisas sobre como criar sinais para a Libras têm demonstrado certo despreparo de profissionais frente à diversidade e às possibilidades de promoção da pesquisa da Libras, fato decorrente de características de contextos de atuação

¹ Lobato (2010) observa que existe um léxico na mente dos falantes/ouvintes de uma língua e esse léxico envolve propriedades que permitem suas relações sintagmáticas e paradigmáticas, sendo esse léxico pelo menos em parte compartilhado pelos falantes/ouvintes de uma comunidade linguística.

ocasionadas por não terem uma formação voltada para o ensino de Libras e necessidade de uma formação de professores consciente do ensino ou trabalho com uma língua (CASTRO JÚNIOR, 2014). Entretanto, esperamos com este texto mostrar que o sinalizante de Libras precisa ter consciência do seu papel no ensino/pesquisa de uma língua, e que ele aproveite as diferentes oportunidades para aperfeiçoar a sua prática, refletindo sobre sua própria ação, por meio de pesquisas e atividades que promovam a Libras enquanto língua. A seguir iremos abordar as formas de aplicações linguística da língua de sinais no contexto da mobilidade urbana para a pessoa surda, com o intuito de discutir a criação do sinal-termo – Mobilidade Urbana.

APLICAÇÕES LINGUÍSTICAS PARA DISCUSSÃO DO CONTEXTO DA MOBILIDADE URBANA RELACIONADA À PESSOA SURDA

Desde que a Língua de Sinais é preservada e utilizada pelo povo surdo, os sinalizantes criam e utilizam termos para expressar e denominar conceitos, objetos e processos dos diferentes campos do conhecimento especializado. Essa produtividade linguística, de feição terminológica, ocorre notadamente no universo das ciências, das técnicas e das distintas atividades de trabalho profissional, principalmente na pesquisa ensino e na tradução/interpretação da Libras.

Os dois polos principais da ação de análise dos termos da Língua Portuguesa para a Libras, em uma perspectiva terminológica e técnica perante a Linguística da Língua de Sinais são a base paramétrica e as condições paramétricas; um terceiro polo a ser considerado é a extensão – aqui representado pelas dimensões linguísticas que regula em a criação do sinal-termo e suas possibilidades de validação.

Antes de iniciar a discussão sobre base paramétrica, é preciso dizer que a pesquisadora Faria-Nascimento propõe na sua tese de 2009, na página 84, o estudo do morfema-base. O pesquisador Castro Júnior (2014) no estudo da variação linguística amplia a definição de morfema-base, e na sua pesquisa, define a base paramétrica como “mão pensante”, pois no léxico é preciso considerar o seu conjunto e significado. Para o melhor entendimento do conceito de base paramétrica é preciso entender os conceitos das bases lexical e conceitual.

A base lexical é concebida como uma base de dados de natureza léxico-gramatical, contendo um conjunto de unidades lexicais que, de acordo com as especificidades

de organização de um sistema, poderá conter informações morfológicas, sintáticas, semânticas e pragmático-discursivas. (OLIVEIRA, 2002, p. 11).

A base conceitual contém uma informação de mundo, tanto físico quanto conceitual, procurando descrever objetos, eventos, forças, propriedades, relações e atributos em termos de representações hierarquicamente estruturadas (DIAS-DA-SILVA, 1996, p. 234).

A base conceitual é importante porque representa o conjunto de categorias semânticas básicas, isto é, primitivos semânticos que simulam a “visão de mundo” do sistema, restringindo o universo discursivo a um determinado domínio.

Cabe lembrar que a Libras é uma língua, e, a língua é um sistema. Um sistema é um conjunto organizado de elementos – lexicais e gramaticais, se define pelas características desses elementos, e no qual cada elemento se define pelas diferenças que apresenta em relação a outro elemento, e por sua relação com todo o conjunto. Estes elementos são dotados de propriedade, isto é, existe limitação na utilização das regras da língua. Uma condição paramétrica é determinada por todas as formas e possibilidades de utilização dos parâmetros (regras e tipologias de organização paramétrica), de forma sistematizada.

Desta forma, a base paramétrica comporta as bases lexical e conceitual, isto é, ao definir um conjunto de léxico da Libras, é preciso, portanto, constituir uma base de dados lexicais específica, que seja sistematizada e estruturada em função de suas relações constitutivas de estruturas que sejam paramétricas para a compreensão do sinal-termo e ofereça condições paramétricas para a sua utilização e criação de novos termos.

As condições paramétricas são as diferentes possibilidades que os parâmetros da Libras se estruturam e permitem que a partir de uma base paramétrica seja possível definir o sinal-termo padrão e o sinal-termo variantes, o que contribui para a organização lexicográfica da Libras e conseqüentemente promover a pesquisa na Linguística da Língua de Sinais no registro de terminologia que muitas vezes partem de uma língua fonte, no caso a Língua Portuguesa para a língua alvo – a Libras e promove a expansão lexical terminológica de diferentes áreas de especialidades.

Na disciplina de Biologia deparamos com muitos termos técnicos como *Meio ambiente*, *Cadeia alimentar*, *Mutação*, *Briófitas*, *Pteridófitas*, *Combustível fóssil* e inicialmente muitos desses eram informados por meio da *Datilologia* – processo linguístico utilizado quando um termo na Língua Portuguesa não

apresenta um sinal na Libras, geralmente utilizado para nomes próprios, termos estrangeiros e novos.

Com base na constituição do termo que não apresenta sinais-termo na disciplina Biologia – em uma primeira análise foi preciso pensar em uma *Base Paramétrica* e o elemento que funcionou como ativador das unidades terminográficas e lexicográficas para a criação de outros sinais-termo na Libras, foi o termo – *Organismo* e a partir de diferentes condições paramétricas na língua, foi possível a criação e validação de diferentes sinais-termo na área.

É preciso conhecer com mais propriedade o funcionamento da Libras, para conseguir um maior rendimento, com menos interferências de processos linguísticos que são inadequados para um determinado contexto de uma certa produção linguística.

Dessa forma, ter domínio breve em torno da terminologia e do conhecimento de meios práticos e inovadores permite melhorar a atenção receptora, a consciência/inteligência na seleção de parâmetros e o sinalizante da Libras ter êxitos na comunicação e dessa forma na validação do sinal-termo é possível perceber que os termos compreendem tanto uma dimensão cognitiva, ao expressarem conhecimentos especializados, quanto uma dimensão linguística, tendo em vista que conformam o componente lexical especializado ou temático das línguas.

Além desses processos linguísticos, temos outros dois que merecem ênfase na discussão do contexto da criação do sinal-termo para *Mobilidade Urbana*. Quando a pessoa surda depara com um termo desconhecido, primeiramente ela busca conhecer o conceito do termo. Então, para isso a pessoa surda sempre recorre ao falante da Língua Portuguesa, geralmente o intérprete de Libras e ou professor bilíngue e este recurso é conhecido como interpretação-explicativa, onde o informante mostra o conceito do termo que o surdo não conhece e o falante da língua explica e mostra sua interpretação do conceito e auxilia na criação dos sinais. Este é recurso que auxilia na produção e criação de sinais na Libras é muito importante, pois na compreensão do conceito, o surdo desenvolve outro processo no papel de receptor da informação do conceito e contribui para o aumento do seu vocabulário, processo este que denominado interpretação-argumentativa, onde os usuários da Libras sempre questionam sobre o referido sinal e sempre manifestam o interesse de entender o significado do sinal e isso prova a necessidade de uma fonte de consulta mais detalhada para os surdos e ouvintes falantes de Libras.

Diante desses processos, percebemos que o vocabulário de uma língua é ampliado ou enriquecido à medida que o falante/sinalizante aumenta sua convivência sociocultural e procura indagar metodicamente o significado de sinais desconhecidos, nesse caso, o *Dicionário* é um importante documento de consulta que auxilia o usuário a compreender os significados dos sinais e a aprender outros sinais que não fazem parte de seu vocabulário, para então usá-los com propriedade. A seguir vamos discutir sobre a terminologia em Línguas de Sinais diante das políticas linguísticas para pessoa surda.

A TERMINOLOGIA EM LÍNGUA DE SINAIS DIANTE DAS POLÍTICAS LINGUÍSTICAS

As terminologias das mais diversas áreas técnicas e científicas têm sido organizadas em léxicos, *Dicionários*, glossário nas Línguas de Sinais. Isto se deve às conquistas dos surdos, que têm ocupado ambientes em que o vocabulário de Língua de Sinais precisa ser ampliado para a plena participação dos surdos, principalmente nos espaços acadêmicos e técnicos.

Em geral, as pessoas lidam com as terminologias no seu dia a dia. A autora Faulstich (1998, p. 10; 2006, p. 27; 2013, p. 66) vem chamando a atenção para o uso cotidiano das terminologias no espaço da interação social, quando diz:

”Diferentemente da compreensão de que os termos só aparecem em situações de comunicação especializada, pode-se constatar que, na interação conversacional, cerca de 80% do vocabulário é constituído de termos específicos de acordo com o contexto em que se desenvolve a comunicação. (...) Recorde-se a seleção terminológica que se faz, de modo natural, na conversa do dia a dia, nos eventos cotidianos, nos meios profissionais, no preparo de refeições, na descrição de cardápios, nas reuniões técnicas e científicas, nas pesquisas, na metalinguagem do ensino, no comércio, nas indústrias, nos diversos tipos de meios de transporte, entre outros. As terminologias estão, portanto, no vocabulário prático de todo dia do adulto e da criança”. (Faulstich (1998, p. 10; 2006, p. 27; 2013, p. 66).

Grande parte dessas conquistas sociais são decorrentes do empoderamento e manifestações da comunidade Surda, fortalecida por meio de políticas linguísticas. Para Calvet (2007), política linguística é “um conjunto de escolhas conscientes referentes às relações entre língua (s) e vida social” (p. 145). De

acordo com Calvet (2007) é a “determinação das grandes decisões referentes às relações entre as línguas e a sociedade” (p.11). Assim, é de nosso interesse discutir o planejamento linguístico, em especial, o planejamento de corpus dos termos acadêmicos na Língua de Sinais Brasileira. Compreendemos o planejamento linguístico como a prática da política, isto significa dizer que é a implementação da política linguística.

Para nossa discussão, interessa-nos alguns conceitos relacionados às políticas de língua de sinais que contribuem com as discussões do autor em torno do tema proposto e, além disso, motivam e reafirmam a necessidade de se desenvolver terminologias para a Libras.

É preciso observar que apenas a criação de sinais terminológicos na Libras não solucionará a comunicação nos ambientes sociais/acadêmicos. É preciso discutir um planejamento de corpus da Libras em esfera nacional para a padronização dos usos sociais.

O intuito de se criar uma norma para usos educacionais, técnicos e profissionalizantes é o de contribuir com o acesso às informações, com o entendimento de fenômenos científicos, comunicação com os pares e com relação ao mundo pelos surdos, o que ainda não é feito com consistência.

Além disso, uma medida dessa natureza visa a controlar o excesso de formas concorrentes de um mesmo termo ou a omissão de conteúdos complexos e especializados. Para isso é preciso equipar a Libras para que seja efetivamente uma língua de interação. Há diversas justificativas para organizar as terminologias em Libras para usos escolares/sociais, uma delas é o excesso de variação, embora seja de conhecimento que as línguas variam e mudam por causas diversas; e, por conseguinte, a terminologia, que é língua, também é afetada por mudanças.

Uma das causas de mudanças nas terminologias é o avanço dos conhecimentos, dos métodos e do instrumentos científicos. Temas relacionados à acessibilidade e mobilidade no contexto urbano é uma área que recebe uma atenção mundial, portanto os constantes estudos acerca das condições de vida da sociedade, atualizam com frequência as terminologias cotidiana e especializada.

Hoje, no Brasil, temos uma terminologia dispersa. O que tem ocorrido é a situação em que cada grupo cria suas terminologias para determinadas áreas e não há uma discussão em âmbito nacional. O desenvolvimento de terminologias na Libras ainda é uma tarefa de grupos isolados.

Essa prática continua a comprometer a comunicação entre os pares surdos e os profissionais que precisam de determinada terminologia para se comunicar em níveis cada vez mais especializados.

Dessa forma, as iniciativas na implementação de uma política linguística por meio da comunidade acadêmica e surda – atuante e participante para divulgação dos contextos linguísticos na acessibilidade e mobilidade urbana da pessoa surda na criação de sinais-termo em Libras precisa integrar as seguintes estratégias, representadas na Figura 1:

Figura 1- Estratégias para a divulgação das políticas linguísticas para a Libras



Fonte: Elaboração própria do autor

É preciso esclarecer e aprofundar as questões de divulgação das políticas linguísticas para a Libras por meio de diferentes análises possíveis e coerentes das estratégias com os estudos que a Linguística da Língua de Sinais tem desenvolvido em diversas áreas, para esclarecer diversos fenômenos e fatos linguísticos, assim como a formulação de um princípio metodológico, essencial para comandar

tanto a criação quanto a formação de sinais-termo na língua de sinais, com vista à padronização desses sinais-termo no âmbito da Libras. Percebe-se que, quando se quer estudar uma determinada língua, é preciso olhar mais longe. Primeiramente, observar as diferenças existentes entre as línguas e assim descobrir as particularidades linguísticas de uma determinada língua para o seu efetivo registro e consolidação de uma política linguística.

É notório lembrar que nas línguas de sinais o processamento cognitivo estrutura os processos linguísticos dos sinalizantes. Queremos dizer que, quando um sentido for compreendido muito bem pelo sinalizante de uma língua, a ideia da perfectibilidade da língua é suficiente para projetar essa língua e valorizar a diversidade no contraste com outras línguas. No entanto, os fenômenos linguísticos que ocorrem nas línguas de sinais são um desafio para os pesquisadores, porque ainda não foram descritos de forma efetiva.

Como percebemos, a plena inserção de surdos em atividades sociais, científicas e profissionais depende de políticas linguísticas que estimulem a padronização de terminologias com base em termos bem construídos na língua de sinais, elaborados por equipes qualificadas e bem elaborados, materiais especializados como glossários e *Dicionários* terminológicos bilíngues com ampla difusão nacional. No item seguinte apresentamos considerações sobre a criação do sinal-termo de *Mobilidade Urbana*.

A CRIAÇÃO DO SINAL-TERMO - MOBILIDADE URBANA

Antes de continuar nossas explicações é necessário esclarecer os significados de termo e sinal-termo. O termo² é palavra simples, composta, sintagma, símbolo ou fórmula que designa os conceitos de áreas do conhecimento específico. Também unidade terminológica. Termo criado na Língua de Sinais Brasileira para representar conceitos que denotem palavras simples, compostas, símbolos ou fórmulas, usados nas áreas específicas do conhecimento.

Já sinal-termo³ é: “1. Termo da Língua de Sinais Brasileira que representa conceitos com características de linguagem, próprias de classe de objetos, relações ou entidades. 2. Termo adaptado do português para a Língua de Sinais Brasileira

² FAULSTICH, E. Glossário de termos empregados nos estudos da terminologia, da lexicografia e da lexicologia. Centro Lexterm, LIP/IL/UnB, 2011. Em elaboração.

³ FAULSTICH, E. et al. Glossário de termos empregados nos estudos da terminologia, da lexicografia e da lexicologia da linguística comum e da linguística da Língua de Sinais Brasileira (Libras). Centro Lexterm, LIP/IL/UnB, 2011. Em elaboração, com o grupo de pesquisa da Libras.

para representar conceitos que denotem palavras simples, compostas, símbolos ou fórmulas, usados nas áreas específicas do conhecimento. 3. Nota: A expressão sinal-termo foi criada por Faulstich e aparece pela primeira vez na dissertação de mestrado de Messias Ramos Costa, denominada Proposta de modelo de enciclopédia bilíngue juvenil: Enciclobras (2012)”.

Utilizamos dois elementos principais para que a comunicação aconteça tanto na modalidade oral-auditiva quanto na modalidade visual-espacial de forma plena: a linguagem, que representa todo o sistema de sinais convencionais, seja estes de natureza verbal ou não verbal, e a língua, a qual representa um sistema de signos convencionais (de natureza gramatical) usados pelos membros de uma determinada comunidade.

Partindo desse pressuposto, temos que o signo linguístico é concebido como um elemento representativo, constituindo-se de dois aspectos básicos: o significante e o significado, os quais formam um todo indissolúvel. De modo a compreendê-los melhor, basear-nos-emos na palavra “casa”. Quando a ouvimos, logo temos uma imagem psíquica associada à materialização dessa imagem, ou seja, algo que a represente de forma gráfica, por meio dos fonemas que formam as sílabas, ou na língua de sinais, quando visualizamos as condições paramétricas em torno da composição dos parâmetros do termo “casa”, logo temos uma imagem mental associada à materialização dessa imagem, ou seja, algo que represente de forma gráfica, por meio da fonologia os traços paramétricos deste termo. Munidos de tal conceito e, conseqüentemente, tendo em vista que a língua cumpre um papel estritamente social, tornamo-nos aptos a exercer nosso papel enquanto seres sociais, quer no âmbito da oralidade ou sinalização, quer no âmbito da escrita.

O sinal na Libras envolve maior complexidade e pressupõe a existência de uma cultura (antropologicamente falando) já estabelecida, da qual ele é resultado e expressão, produto e instrumento a um só tempo. Pode apresentar-se em forma de *ícone*, *símbolo* ou *signo*. O *ícone* (do grego *eikón* = imagem) é imagístico, por exemplo, uma foto, uma estatueta, um desenho de alguém ou de algum lugar, e caracteriza-se também por ser não-arbitrário. O *signo*, totalmente arbitrário, é a própria palavra, enquanto que o *símbolo*, semi-arbitrário, é um tipo intermediário entre o *ícone* e o *signo*; por exemplo, a balança é o símbolo da Justiça, a espada, símbolo do Exército, a cruz simboliza o Cristianismo (uma vez que seu fundador nela morreu), dentre outros conceitos.

O processo linguístico de nomeação entre um termo e seu objeto é mais transparente no que diz respeito aos nomes próprios, que é um caso paradigmático de nomeação. A relação entre termo e objeto é uma relação de referência. Essa referência denominativa é constituída pela significação, que envolve a forma e o conteúdo semântico.

Essa observação serve para analisar que forma as imagens dos termos assumem no cérebro do falante/sinalizante para que se possa analisar os processos linguísticos de criação. Nas línguas de sinais, os termos são visuais no canal de transmissão da informação, porém muitas vezes, necessitam de um equivalente em língua oral para a sua significação, pois os indivíduos surdos, em sua maioria, apresentam diversos graus de bilinguismo, o que possibilita encontrar equivalentes lexicais em outras línguas para uma efetiva compreensão dos conceitos dos termos que advêm de línguas orais.

Somente ver, e não ter um domínio das competências da comunicação visual não é suficiente, é preciso saber olhar e captar as mínimas informações visuais dotadas de significado, pois o cérebro, da mesma maneira que aprende a falar, tem que aprender a ver: é preciso “escanear” e mapear detalhadamente os parâmetros da língua de sinais, juntar todos, formar um sinal-termo e associar ao referente, levando em conta as condições paramétricas. Assim é constituído o vocabulário visual de um falante de língua de sinais e, muitas vezes, a comunicação visual-espacial tem essa particularidade nas interpretações e explicações em Libras. Para que o significado de um determinado termo seja compreendido, é necessário apresentá-lo por meio de estratégias de organização da informação, que é um processo mental.

Aliada a essa discussão, temos outras questões linguísticas que mostram que é pelo léxico que identificamos a cultura de um povo, uma comunidade. Assim, as influências precisam ser historicamente analisadas, pois, se temos muitos anos da presença da língua de sinais, percebemos que o acréscimo vocabular e, também, a convencionalização dos sinais contribuem para o processo de discussão e de padronização, de organização da comunicação. Esse conjunto é imprescindível para a inserção do indivíduo surdo na comunidade e nas representações sociais através das múltiplas produções culturais, de acordo com a percepção e a constituição da modalidade visual-espacial

A questão da percepção da imagem e sua associação com os termos ainda prevê um outro processo linguístico, que é a presença de variantes de determinados

termos que são percebidas pelos falantes de língua de sinais. As imagens que temos de um referente de um termo podem variar, segundo a ocasião, mas, como dependem de nossa experiência, poderão ter muitas variações de detalhes, e talvez radicalmente de substância, o que pode promover concepções diferentes do significado do termo. Existem outros fenômenos envolvidos na significação dos termos, como aqueles aos quais é impossível associar qualquer imagem, como as preposições, os pronomes e outros sistemas fechados da língua de sinais, mas que, apesar de não serem utilizados em sua gramática e ou na escrita, não são destituídos de significado, o que comprova que existe uma relação entre o processo de significação dos termos e a referência desses termos, não necessariamente entre línguas, o que afasta qualquer tentativa de aproximar a Libras da Língua Portuguesa como línguas iguais.

Dessa forma, para que seja possível criar o sinal-termo para *Mobilidade Urbana* é necessário considerar os recursos lexicográficos na criação de sinais-termo da Libras para que seja possível nos estudos da Linguística da língua de sinais, aliar a imagem, a significação e o termo de acordo com as condições que regulam o mecanismo dos signos e do significado.

Por isso, para que o termo tenha significado, é preciso que o conceito esteja claro, ou seja, o próprio conceito tenha uma definição clara, bem como seus constituintes linguísticos, quando houver vários processos linguísticos envolvidos na comunicação na língua de sinais. Uma questão que surge é: Qual o conceito de Mobilidade Urbana? As peculiaridades da Libras exige que os pesquisadores de sinais-termo entendam os conceitos de diferentes processos associados à modalidade visual-espacial nos diferentes parâmetros, pensando em novas práticas linguísticas que considerem a realidade bilíngue do surdo. Apresentamos o conceito de Mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço Urbano – redação dada pela Lei Federal de nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

A partir deste conceito foi proposto e criado o sinal para o termo *Mobilidade Urbana* e apresentamos na figura seguinte:

Figura 2 - Sinal-termo - MOBILIDADE URBANA

O sinal-termo para os termos MOBILIDADE URBANA apresentam as suas representações paramétricas na Libras, como o movimento, a direção, a configuração de mão, a orientação, as expressões faciais e não-manuais que caracteriza a produção e a construção mental do sinal. Pois, são os parâmetros linguísticos da Libras que possibilita a formação e realização do sinal-termo e assim desencadear os processos nos diversos níveis sintáticos, semântico, fonológico e morfológico na gramática da Libras.

Com isso, não se pode limitar a criação, a formação e a conceituação dos sinais-termos apenas à forma ou representação visual do sinal-termo, é preciso analisar também a construção mental para que se possa caracterizar a Libras como uma língua de modalidade visual-espacial. Isto se dá porque essas línguas são independentes das línguas orais, pois foram produzidas dentro das comunidades surdas.

Vale ressaltar ainda que não há uma equivalência dos sinais-termos com a Língua Portuguesa, ou seja, não podemos em hipóteses algumas querer encontrar todos os sinais-termos para cada palavra em português. Isso significa que um sinal pode ter um significado representado por uma ou mais palavras em português. O contrário também é verdadeiro, onde uma palavra ou significado do português pode ser representado por um sinal-termo em Libras.

Assim sendo, os sinais-termo são bastantes abrangentes e possuem muitos significados mais amplos e não limita-se apenas para o seu respectivo conceito

que o aprendiz da Libras precisará, principalmente com o contato com surdos sinalizantes de Libras para entender corretamente os mecanismos linguísticos relacionado ao sinal-termo.

Considerações finais

É preciso, cotidianamente, buscar o desafio de excelência, qualidade e divulgação em torno da Teoria, Prática, Extensão e Inovação principalmente quando se trata da Terminologia e da Pesquisa da Libras, para permitir que haja mecanismos ou instrumentos institucionalizados que permitam à Comunidade Surda e à Comunidade Acadêmica contribuir em na política linguística em todos os momentos e a divulgação de temas relevantes e que efetive a acessibilidade e a mobilidade urbana no contexto da pessoa surda.

Referências bibliográficas

- BRASIL. SECRETARIA DE EDUCAÇÃO FUNDAMENTAL/MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO. **Decreto-lei n. 5.626, de 22 de dezembro de 2005**. Regulamenta a Lei n. 10436 de 22/04/2002 e o art. 18 da Lei 10.098 de 19/12/2000.
- BRASIL. SECRETARIA DE EDUCAÇÃO FUNDAMENTAL/MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO. **Lei n. 10.436 de 22 de Abril de 2002**. Oficializa a Libras.
- CALVET, Louis-Jean. **As políticas linguísticas**. Prefácio Gilvan Muller de Oliveira; Tradução Isabel de Oliveira Duarte, Jonas Tenfen, Marcos Bagno. São Paulo: Parábola Editorial: IPOL, 2007.
- CASTRO JÚNIOR. Gláucio de. **A educação de Surdos no Distrito Federal: perspectiva da política de inclusão**. Monografia de conclusão do curso de especialização do curso Desenvolvimento Humano, Educação e Inclusão Escolar da Universidade de Brasília, 2011.
- CASTRO JÚNIOR. Gláucio de. **Variação linguística em Língua de Sinais Brasileira: Foco no léxico**. Dissertação apresentada ao programa de pós-graduação em Linguística do Mestrado em Linguística da Universidade de Brasília, 2011.
- CASTRO JÚNIOR, Gláucio de. **Projeto Varlibras**. 2014. 259 f., il. Tese (Doutorado em Linguística). Universidade de Brasília, Brasília, 2014.

COSTA, M. R. **Proposta de modelo de enciclopédia visual bilíngue juvenil: Enciclobras - o corpo humano**. Dissertação de Mestrado, PPGL/UnB, 2012.

DIAS-DA-SILVA, B.C. **A face tecnológica dos estudos da linguagem: o processamento automático das línguas naturais**. Araraquara, 1996. 272p. Tese (Doutorado em Letras) - Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista, Araraquara.

FAULSTICH, Enilde. **Sinal-Termo**. Nota lexical. Centro Lexterm, 2012.

FAULSTICH, Enilde. **Entre a sincronia e a diacronia: variação terminológica no código e na língua**. Actas da VI Riterm, Havana, Cuba, 1998a, p. 15.

FARIA-NASCIMENTO, Sandra Patrícia de. Tese de Doutorado: **Representações lexicais da Língua de Sinais Brasileira: uma proposta lexicográfica**. 2009. UnB.

LANE, H. (2008). **Do deaf people have a disability?** Em H-Dirksen L. Bauman (Org.), *Open your eyes: Deaf studies talking* (pp. 277-292). Minneapolis: University of Minnesota.

OLIVEIRA, Mirna Fernanda de. **Pressuposto teórico-Metodológicos para a elaboração da base lexical de um thesaurus eletrônico**. Dissertação de mestrado. Araquara. 2002.

Léxico e Terminologia da Língua de Sinais Brasileira: Discussões Sobre os Conceitos de Acessibilidade e da Mobilidade Urbana na Libras

Gláucio de Castro Júnior

Daniela Prometi

Messias Ramos Costa

Eduardo Felipe Felten

Saulo Machado Mello de Sousa

INTRODUÇÃO

Com o passar do tempo a cidade vai crescendo e sendo planejada de acordo com a forma que ela precisa, causa um enorme impacto na vida das pessoas, devido o aumento da população na cidade onde o conceito de acessibilidade desempenha papel fundamental para que haja igualdade social, quando todas as pessoas, indiferentemente de suas necessidades e características, possam utilizar o espaço da melhor maneira, o mais confortável e seguro e para isso é preciso de soluções rápidas que possam amenizar o impacto do desenvolvimento, principalmente quando temos pessoas surdas. As cidades precisam de uma solução para tomar decisões rápidas frente aos problemas, buscando planejar cidades melhores para se viver. Busca-se no meio da disputa pelo espaço urbano, entre veículos e pessoas, um cenário onde o conceito de acessibilidade desempenhe papel fundamental para a promoção da igualdade social, para que todas utilizem o espaço público de igual maneira.

Quando se pensa em acessibilidade e mobilidade para as pessoas, estes assuntos podem confundir, pois há várias definições para esses dois termos citados. Mas, é importante tentar e propor um espaço acessível para todos, principalmente as pessoas surdas.

A Língua de Sinais Brasileira – Libras foi reconhecida como primeira língua para as comunidades surdas no Brasil pela Lei nº 10.436/2005 e regulamentada pelo Decreto nº 5626/2002. No âmbito das pesquisas linguísticas as línguas de sinais são compreendidas por seu caráter singular pela modalidade que apresentam, pois é uma língua visual e espacial. A Libras é a língua natural das comunidades

surdas do Brasil. Durante muitos anos, período histórico que retrata a educação de surdos, muitos estudiosos pensavam as Línguas de Sinais (LS) como simples mímicas e gestos soltos. Porém as Línguas de Sinais são utilizadas pelos surdos como forma de comunicação que permite o pensar em sua primeira língua, ou seja, a língua natural de acessibilidade no espaço social que tem a língua majoritária na modalidade oral-auditiva. Essa língua, no caso do Brasil, o português, se torna a segunda língua do surdo. Antes de saber sobre os conceitos de acessibilidade e mobilidade urbanas, vamos entender sobre algumas questões dentro da pesquisa de Léxico e Terminologia, para aplicar na interdisciplinaridade e discutir alguns termos na área de acessibilidade e mobilidade em Libras.

O QUE É LÉXICO?

O léxico de uma língua é formado por unidades linguísticas, especificamente denominadas por unidades lexicais, que são signos linguísticos. Analisar a língua nos diferentes níveis linguísticos possibilita compreender os diferentes domínios que constituem a língua no seu meio.

Léxico é o conjunto de palavras pertencentes a determinada língua. Por exemplo, temos um léxico da língua portuguesa que é o conjunto de todas as palavras que são compreensíveis em nossa língua. Quando essas palavras são materializadas em um texto, oral ou escrito, são chamadas de vocabulário. O conjunto de palavras utilizadas por um indivíduo, portanto, constituem o seu vocabulário. A compreensão e a ampliação do vocabulário, através da escrita é um processo lexical em que o falante acrescenta ao seu vocabulário fundamental (vocabulário 1), unidades lexicais do vocabulário comum (vocabulário 2) e os complementa através de diferentes processos linguísticos com termos de áreas especializadas das ciências, das técnicas, das artes e de outros meios sociais (vocabulário 3).

Nenhum falante consegue dominar o léxico da língua que fala, já que o mesmo é modificado constantemente através de palavras novas e palavras que não são mais utilizadas. Além de possuir uma quantidade muito grande de palavras, o que impossibilita alguém de arquivar todas em sua memória.

Nas práticas discursivas diárias, os falantes fazem uso de apenas uma parte do léxico, ou seja, de um subconjunto desse total de palavras, de nominado vocabulário (ou repertório lexical). Assim, vocabulário é o conjunto de palavras

(ou vocábulos) e expressões efetivamente utilizados, seja por uma pessoa em textos orais ou escritos, seja por um grupo de pessoas de uma determinada faixa etária, certa região ou época específica. Pode-se falar, por exemplo, no vocabulário infantil, no vocabulário da região Norte, no vocabulário de Guimarães Rosa, ou, no vocabulário empregado em um poema, lenda, receita, propaganda dentre outros. Quando o vocabulário é técnico, no caso das áreas especializadas do conhecimento como Matemática, Gramática, Linguística, Biologia, Química, Filosofia, as palavras que particularizam uma determinada área formam a terminologia dessa área. Nesse caso, em lugar de vocábulos ou palavras, fala-se em termos.

Situações de comunicação vivenciadas pelos falantes/sinalizantes, como as relações familiares e sociais, as experiências escolares e profissionais, permitem uma constante ampliação do repertório lexical. Em cada contexto comunicativo, o falante expressa sentidos e constrói discursos ao mesmo tempo em que compreende e assimila novos itens lexicais (isto é, novas palavras). Assim como o léxico de uma língua é revelador de uma cultura, visão de mundo, o vocabulário de um falante é revelador de suas vivências. Quanto mais experiências diversificadas tiver, mais amplo será seu repertório lexical.

O conceito de léxico engloba vários significados que permitem que a palavra seja utilizada em diversos ramos de linguística. Léxico é o vocabulário de um idioma ou de uma região/comunidade, o *Dicionário* de uma língua ou o conjunto de vocábulos empregues por um autor.

A cultura representa o conjunto de criações do homem, opondo assim o mundo humano ao mundo orgânico ou físico. Por meio, entende-se a modalidade em que ocorrem os fenômenos da comunicação e possibilita a sua interação e manifestação.

Assim, é importante analisar o processo de substituição ou desaparecimento do léxico em toda sua essência e compreender a renovação do léxico a partir da aquisição de novos termos. O acesso à Língua Portuguesa escrita pelos surdos provoca a aquisição e o conhecimento de novos termos, que é nosso caso aqui os termos da acessibilidade e mobilidade urbanas suma importância e necessários para a compreensão do significado das palavras e da comunicação. No item seguinte apresentamos considerações sobre o que é a ciência do estudo do léxico: Lexicologia.

O QUE SÃO A LEXICOLOGIA E A LEXICOGRAFIA?

A Lexicologia é a ciência que estuda o léxico, vocabulário de uma língua, “logia” significa - estudo. Portanto, a Lexicologia é a parte da Linguística que estuda o repertório geral de palavras existentes em uma língua, sob diversas perspectivas – significados, classes gramaticais, composição das palavras, classificações, evolução histórica. Que tem como objeto básico de estudo e análise das palavras, da categorização lexical e da estruturação do léxico.

Podemos dizer que a Lexicologia é a parte da Linguística que estuda o vocábulo quanto ao seu significado, constituição mórfica e variações flexionais, sua classificação formal ou semântica em relação a outros vocábulos da mesma língua, ou comparados com os de outra em perspectiva sincrônica ou diacrônica. A Lexicografia enquanto ciência do léxico estuda as relações deste com os outros sistemas da língua, mas sobretudo, as relações internas do próprio léxico. A Lexicologia abrange domínios como a formação de palavras, a etimologia, a criação e importância de palavras, a estatística social. O pesquisador e especialista da Lexicologia é conhecido como lexicólogo, que estuda e descreve o léxico de uma língua.

A Lexicografia é ciência que estuda a teoria e a prática na elaboração de *Dicionários* de língua geral (como o *Houaiss* ou *Aurélio* ou nas línguas de sinais), bem como a disciplina que estuda esse trabalho. Assim, um lexicógrafo é um dicionarista. No item seguinte apresentamos a questão sobre o termo Terminologia.

O QUE É A TERMINOLOGIA E A TERMINOGRAFIA?

Terminologia significa um conjunto de palavras técnicas que pertence a uma ciência, uma arte, um autor ou um grupo social, que por exemplo a terminologia da música, terminologia da medicina, terminologia da engenharia dentre outras. A Terminologia é uma disciplina linguística que estuda os conceitos e os termos usados nas línguas de especialidades. A língua comum é aquela que usamos no cotidiano, ao passo que a língua de especialidade é a que é utilizada para proporcionar uma comunicação sem ambiguidade numa área determinada do conhecimento prática, com base num vocabulário e em usos linguísticos específicos desse campo. A Terminologia é uma atividade, uma vez que pode ser

entendida como um conjunto de métodos utilizados para a recolha, a descrição e a apresentação de termos: uma teoria, porque inclui o conhecimento sistematizado, fundamental para exercer uma atividade coerente, que é constituída por premissas, argumentos e conclusões necessárias à explicação da relação estabelecida entre os conceitos e, finalmente, um vocabulário, ou seja, um léxico que representa uma área do saber.

O terminólogo é um especialista nesta disciplina, da mesma forma que o lexicógrafo o é da Lexicografia, que é a disciplina que se ocupa de compilar e estudar a forma e o significado das palavras de uma dada língua.

A Terminografia é a disciplina ligada à terminologia e compreende o registro, tratamento e apresentação de dados terminológicos em pesquisas terminológicas. Difere, mas não distancia da Lexicografia por apresentar as informações apenas da área de conhecimento de que trata, de modo muito mais recortado ou delimitado, vinculado a um conjunto textual de referência reconhecido pelo consulente da obra, e muitas informações não precisam ser explicitadas no verbete, pois o terminográfico parte da pressuposição, empiricamente fundamentada de que não são necessárias.

A Terminologia está para a Terminografia como a Lexicologia está para a Lexicografia: tal como a Lexicografia é, por vezes, entendida como a aplicação prática da Lexicologia, assim a Terminografia é a aplicação prática da Terminologia. Por dados terminológicos entende-se toda a informação relativa a um conceito ou à sua designação. Os produtos que resultam do trabalho terminográfico são a ficha terminológica, banco de dados terminológico, registro de programa terminológico, outras. No item seguinte vamos discutir a diferença entre sinal e sinal-termo na Libras.

DIFERENÇA ENTRE SINAL E SINAL-TERMO?

O sinal-termo na Língua de Sinais Brasileira (Libras) foi criado por Faulstich (2014) e esse termo aparece pela primeira vez na dissertação de mestrado de Costa (2012). Faulstich (2014) explica que a expressão sinal ou sinais não faz parte dos termos científicos ou técnicos no significado do contexto das linguagens de especialidade. A expressão sinal serve para os significados usados no vocabulário comum da Libras. Faulstich (2014) mostra que:

“... a expressão sinal-termo é a que corresponde às necessidades de uso especializado. Para melhor compreender a criação desse termo novo, é preciso ver os significados separadamente, como aparecem no *glossário sistêmico de léxico terminológico*, em elaboração, transcrito a seguir:

Sinal. 1. Sistema de relações que constitui de modo organizado as línguas de sinais. 2. Propriedades linguísticas das línguas dos surdos. Nota: a forma plural –sinais- é a que aparece na composição *língua de sinais*.

Termo. Palavra simples, palavra composta, símbolo ou fórmula que designam os conceitos de áreas especializadas do conhecimento e do saber. Também chamado *unidade terminológica*. “

Para saber melhor a expressão sinal-termo, Faulstich (2014) conta o histórico da composição:

“A palavra *sinal* é de origem latina *signalis* e quer dizer ‘que serve de signo, de sinal’. No início tinha valor de adjetivo, mas, posteriormente, passou a substantivo para designar ‘uma unidade de informação’. Por sua vez, a palavra *termo*, também de origem latina *terminus* quer dizer ‘limite, fim, extremidade, *determinatum*’. Convém observar que *signo linguístico* é unidade linguística constituída pela união de um conceito para chegar ao (s) significado (s). A composição sinal-termo é, portanto, uma nova terminologia que une dois conceitos expressivos para designar um significado concreto em língua de sinais.”

Assim podemos entender o que é sinal-termo por Faulstich (2014):

“**Sinal-termo.** 1. Termo da Língua de Sinais Brasileira que representa conceitos com características de linguagem especializada, próprias de classe de objetos, relações ou entidades. 2. Termo criado para, na Língua de Sinais Brasileira, denotar conceitos contidos nas palavras simples, compostas, símbolos ou fórmulas, usados nas áreas especializadas do conhecimento e do saber. 3. Termo adaptado do português para representar conceitos por meio de palavras simples, compostas, símbolos ou fórmulas, usados nas áreas especializadas do conhecimento da Língua de Sinais Brasileira.”

PESQUISAS TERMINOLÓGICAS DA LÍNGUA DE SINAIS DIANTE DA ACESSIBILIDADE

As pesquisas do Léxico e da Terminologia da Língua de Sinais, vêm ganhando mais atenção no espaço acadêmico e diversos pesquisadores surdos e não-surdos têm conquistado a efetiva inclusão social dos surdos, preocupando-se com a acessibilidade acadêmica. As pesquisas científicas da Língua de Sinais tem sido organizada em léxicos, glossários, *Dicionários*, programa terminográficos em Libras que dá a acessibilidade na comunicação dos Surdos no meio acadêmico. O direito dos surdos é garantido pelas seguintes legislações brasileiras:

A Lei nº 10.436, de 24 de abril de 2002, reconhece legalmente a Língua Brasileira de Sinais – Libras – como meio de comunicação das comunidades surdas do Brasil e dispõe acerca da difusão desta língua nas instituições públicas, nas empresas concessionárias de serviços públicos e no sistema educacional;

O Decreto nº 5.296/2004 regulamenta as Leis nº 10.048/2000 e nº 10.098/2000 que dispõem sobre a acessibilidade¹ das pessoas com deficiência. Esse decreto, especificamente em relação aos surdos, discorre acerca da necessidade dos serviços de interpretação da LSB, bem como versa sobre outras providências que garantem a acessibilidade dos surdos, como a disponibilidade de telefone adaptado, o incentivo ao uso de recursos tecnológicos como legendas, os recursos de “circuito de decodificação de legenda oculta”, o recurso para Programa Secundário de Áudio (SAP), a janela com intérprete de Libras, a promoção de capacitação para profissionais em Libras, as tecnologias de informação e comunicação;

Para entender como funciona a criação de sinais, é preciso entender as suas regras gramaticais na Libras. Se só observar apenas a criação de sinais sem saber o conceito do termo, não vai solucionar a comunicação dos surdos no meio acadêmico. É preciso que antes, sejam primeiro coletados os termos em português, em seguida, discutir os conceitos dos termos do português para a Libras, posteriormente, podemos ter o sinal-termo criado. Assim, os surdos têm o direito de ter a linguagem de especialidade organizada.

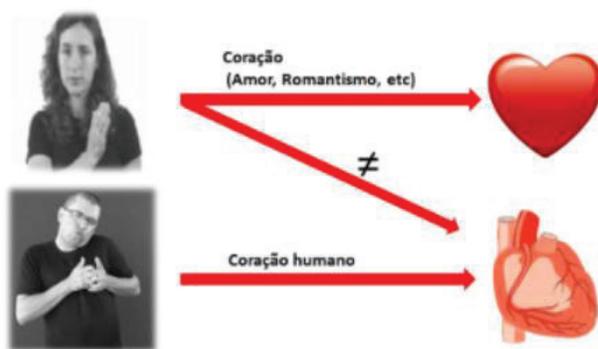
¹ Conforme o Decreto nº 5.296/2004, Art. 8, inciso I, acessibilidade é “condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoa portadora (sic) de deficiência ou com mobilidade reduzida.

No Brasil cada vez mais expandida a pesquisa terminológica da língua de sinais, os grupos de pesquisas estão criando diversas terminologias para determinadas áreas, como por exemplo na Universidade de Brasília (UnB) principal referência para o Brasil nas pesquisas de Léxico e Terminologia da Libras, no Departamento de Linguística, Português e Línguas Clássicas (LIP) da Universidade sob a orientação de Enilde Faulstich. A seguir, mostraremos algumas pesquisas que colaborem com a acessibilidade para a comunicação dos surdos.

Messias Ramos Costa defendeu a dissertação *Proposta de modelo de Enciclopédia visual bilíngue juvenil: Enciclolibras em 2012*. Nesta pesquisa, Costa desenvolve um modelo de material didático que pode ser classificado como enciclopédia para as LS. O conteúdo apresentado no *Enciclolibras*, como modelo da proposta, é o corpo humano. Para o desenvolvimento deste material foi necessária a criação de sinais-termo para as partes do corpo humano – o material criado é visual e inovador que dá acessibilidade aos surdos nas aulas de ciências.

No exemplo mostrado na figura a seguir, aparecem dois sinais do termo CORAÇÃO, um mostra o sinal para os significados usados no vocabulário comum da Libras, que no caso indicam amor, romantismo e já no outro sinal, é o sinal-termo do termo da Libras, que representa conceitos com características de linguagem especializada, no caso o sinal-termo CORAÇÃO que é na área de especialidade do corpo humano.

Figura 1 - Diferença entre o sinal comum e o sinal-termo



Fonte: COSTA, M. R. Proposta de modelo de enciclopédia visual bilíngue juvenil: *Enciclolibras - o corpo humano*, 2012.

A regra para a formação do sinal-termo ocorre em todas as estruturas da língua de sinais que já estudamos, como podemos ver a seguir:

Figura 2- Formação do sinal-termo da LSB



Fonte: COSTA, M. R. Proposta de modelo de enciclopédia visual bilíngue juvenil: *Enciclolibras - o corpo humano*, 2012.

Vejamos que para a criação dos sinais-termo faz-se necessária a utilização dos parâmetros da Libras, que são importantes para a formação dos sinais-termos na área de especialidade.

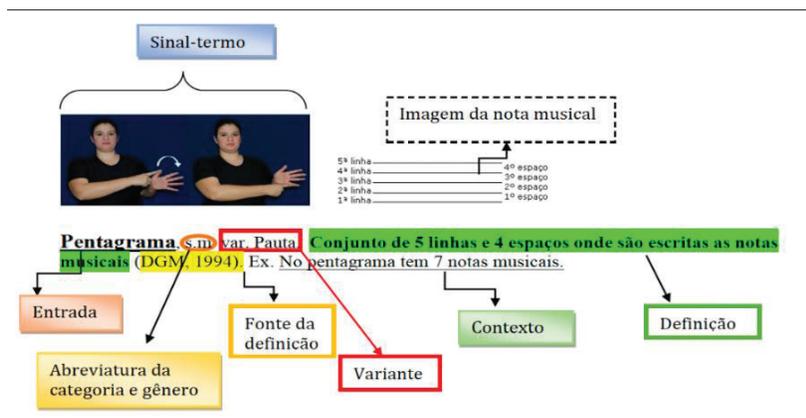
Daniela Prometi defendeu, em 2013, a dissertação intitulada *Glossário bilíngue da Língua de Sinais Brasileira: criação de sinais dos termos da Música*. A pesquisa de Prometi desenvolve um glossário bilíngue para a musicalização de pessoas surdas. Para isso, foram criados e validados sinais terminológicos para a área da Música.

Na pesquisa do mestrado, Prometi desenvolveu um glossário bilíngue da língua de sinais brasileira com os termos da música. O objeto de estudo é os sinais-termo da área de Música, sob a fundamentação teórica da Lexicologia e da Terminologia. A motivação para a pesquisa surge dos estudos no mestrado e se situa nas diferenças linguísticas interpostas entre aqueles que se expressam pela Libras (também denominada Língua de Sinais Brasileira - Libras) e os que se expressam por línguas orais, como o português. Como o público alvo são os estudantes surdos na música, a pesquisadora observou previamente as dificuldades de aprendizagem numa sala de aula de musicalização e a falta de acessibilidade da comunicação dentro da escola de música,

uma vez que, entre estudantes surdos e a escola de música, a barreira de comunicação é grande. Percebeu que a maioria dos professores tem dificuldade de ensinar, não só pela falta de comunicação plena, mas, principalmente, a falta de sinais próprios dos termos musicais. O trabalho de Prometi apresentou um ponto de partida para a investigação da Notação Musical para Surdos, a fim de que possamos, primeiramente, desenvolver um léxico bilíngue, com base nos termos que são utilizados numa aula de musicalização. Esse léxico servirá de ponto de partida para a elaboração de um vocabulário que represente conceitos e significados, seguindo princípios teóricos da Linguística e as especificidades do léxico da Libras e do português.

A pesquisa de Prometi apresentou os seguintes procedimentos metodológicos: 1) Seleção dos vocabulários em Português; 2) Organização e registro dos sinais-termos; 3) Validação dos sinais-termos por alunos surdos; 4) Organização do glossário bilíngue; 5) Organização da ficha terminológica para registro de sinais-termos da música. A pesquisa de Prometi teve como ponto de partida para expandir a discussão sobre a necessidade emergencial de disseminar os sinais nas escolas que ensinam música, principalmente em classes inclusivas de alunos que se comunicam através da Libras, para, dessa forma e por meio de recursos de política linguística, fixar sinais bilíngues e sistematizar os sinais-termos já validados e assim enriquecer a terminologia Libras-Português da Musicalização. Como podemos ver a seguir um exemplo do sinal-termo de pentagrama:

Figura 3 - Sinal-termo Pentagrama



Fonte: PROMETI, D. *Glossário bilíngue da língua de sinais brasileira: Criação de sinais dos termos da música*. Dissertação de Mestrado, PPGL/UnB, 2013.

Em 2014, Gláucio de Castro Júnior defendeu a tese intitulada *Projeto Varlibras*. O pesquisador apresenta um banco de dados com sinais terminológicos da Libras nas áreas da Biologia, Física, História, Matemática, Português e Química, e apresenta as variantes dos sinais-termo identificadas nas cinco regiões do Brasil.

O objeto de estudo do pesquisador Castro Júnior é a variação linguística em Língua de Sinais Brasileira – Libras que apresenta alguns procedimentos para a elaboração de uma pesquisa terminológica, de natureza bilíngue Libras/Português. A motivação e o ponto central da exposição é o Projeto Varlibras, cujo escopo é o inventário de criações lexicais em Libras que foram alocadas em um banco de dados do Núcleo de Pesquisa em Variação Regional dos Sinais da Libras (Varlibras).

O objetivo principal da pesquisa de Castro Júnior foi registrar sinais-termo que se apresentam de formas variantes na Libras com vistas à criação de um Núcleo de Pesquisa em Variações Regionais dos Sinais da Libras – Varlibras.

Castro Júnior propôs uma metodologia que avança no sentido de analisar dados de termos em Libras que são considerados *Padrão* e apresentam registros e dados de termos que possuem *Variação* em Libras e não apresentam registros na análise das variantes regionais/geográfica, a partir de variáveis estabelecidas como critérios para o seu registro.

De início, já sabemos que critérios de organização linguística de qualquer língua estão associados às políticas linguísticas, que têm na padronização gramatical um modelo para a capacitação de profissionais. Porém, o estudo da variação linguística da Libras é mais uma motivação para o desenvolvimento da língua, porque falantes de diversas faixas etárias, de regiões distintas, de diversos níveis de escolaridade se comunicam por meio da língua de sinais.

Castro Júnior percebeu que existe uma grande produção de sinais-termo por profissionais surdos e não-surdos que sabem Libras, mas, de modo aleatório. A questão que nos chama atenção é que esses falantes não compartilham os sinais-termo produzidos nos diversos espaços de interação linguística.

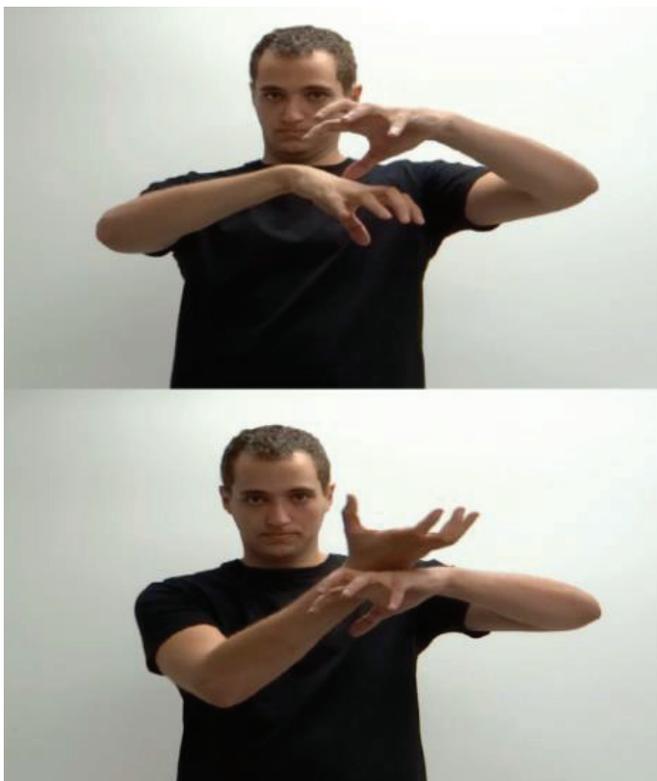
Para a difusão dos sinais-termo criados, o registro lexicográfico da Libras é fundamental, principalmente se feito por pesquisadores de um núcleo especializado como o Varlibras, que tem por meta elaborar *Dicionários*, léxico alfabético bilíngue e glossários em Libras.

Há, por outro lado, questões acerca da capacidade de constituição do sujeito surdo bilíngue, retratadas nas políticas públicas de ensino no Brasil, com vistas à

inclusão, porém falta capacitação, de forma adequada, para preparar profissionais especializados na educação de surdos.

Assim, foram elaboradas as estratégias de integração de profissionais para que seja possível capacitá-los na pesquisa da Libras, por meio do Varlibras, com vistas a possibilitar uma expressiva aprendizagem, em nível social, educacional e profissional e, desta forma, promover a valorização da Libras.

Figura 4 - sinal-termo Meio Ambiente



Fonte: Dvd – Glossário de Biologia – 2014

Saulo Machado Mello de Sousa defendeu a dissertação *Sinais lexicais dos termos cinematográficos: a perspectiva da Língua de Sinais Brasileira no cinema* em 2015. Nesse estudo, Sousa apresenta os sinais-termo criados para a área da Cinematografia e contribui com a acessibilidade dos surdos ao lazer e à cultura pelos meios de comunicação. Souza apresenta os sinais-terminos neológicos vinculado à terminologia de cinema. Por essa razão, as participações das edições de *Festival de Brasília do Cinema Brasileiro* mantiveram acessibilidade com filmes nacionais legendados para a presença do público surdo por meio da tecnologia assistiva.

Neste caso, a presença da acessibilidade no Festival de Brasília, inclusive intérpretes de Libras e projeção da legendagem nos instigou desta pesquisa a fim de criar os sinais-terminos neológicos e terminológicos para disseminar os profissionais de cinema e os intérpretes de Libras para o uso terminológico em compreensão da acessibilidade. Esta base de pesquisa envolve em dois eixos: o processo neológico na Libras: um recurso para a criação de sinais-terminos cinematográficos e construção da morfema-base em relação de operação de valência à morfossintaxe. Primeiro caso, os sinais-terminos cinematográficos geram acordo com a configuração de mãos e com a relação morfossintática, isto é, define o resultado da criação do sinal-termo na área de cinematografia. Por outro lado, segundo caso trabalha com a operação de valência, isto é, o sinal é uma representação morfossintática de base morfológica (morfema) e, ao mesmo tempo, uma construção valencial, considerarmos a derivação ou a composição dos termos como estruturas covalentes. Portanto, desta pesquisa contribui a acessibilidade do cinema que pode ajudar aos surdos e não-surdos serem beneficiados e favorecidos ao lazer e amplia o acesso da comunidade surda dessa área, a eventos culturais, em especial à acessibilidade nas salas de cinema.

Demonstramos, assim, os sinais-terminos cinematográficos em Libras constituído desta pesquisa, eis os sinais-terminos neológicos e terminológicos:

Figura 5 - Exemplos de sinais-termo cinematográficos

Termos	Imagens	Sinais-termos	Configuração de Mãos	Conceitos Lexicais
Romance				Mão passiva (E) em CM 54 com dedos estendidos em frente e mão ativa (D) começando em CM 03 na palma da mão esquerda e CM 12 abre com dedos curvados flexionados como fosse o coração.

Termo	Imagem	Sinal-termo	Configuração de Mãos	Conceito lexical
Vasilha da película cinematográfica				Mão passiva (E) em CM 23 com polegar por fora e dedo indicador curvado paralelamente ao chão e mão ativa (D) em CM 26 com dedo indicador estendido para baixo e movimentação a circulação. A seguir, mão ativa (D) em CM 15 com dedos curvados paralelamente ao chão assim representando uma tampa.

Fonte: SOUSA, S. M. M. *Sinais Lexicais dos termos cinematográficos: a perspectiva da Língua de Sinais no cinema*, 2015. Dissertação (Mestrado) – Universidade de Brasília – UnB, Departamento de Linguística, Línguas Clássicas, Programa de Pós-Graduação em Linguística, 2015.

Em 2016, Eduardo Felipe Felten defendeu a dissertação “*Glossário Sistemico Bilingue Português-Libras de termos da História do Brasil*”. A pesquisa de Felten apresenta sinais-termo de três períodos históricos da História do Brasil: América Portuguesa, Império e República. O modelo de glossário pode ser usado por surdos, não-surdos e tradutores e intérpretes de Libras.

A investigação desenvolvida dentro da linha de pesquisa Léxico e Terminologia, apresenta um modelo de *Glossário Sistemico Bilingue Português - Libras de termos da História do Brasil*. O objetivo é sistematizar termos da História do Brasil do português e propor a criação de sinais-termo correspondentes na Língua Brasileira de Sinais - Libras, que representem conceitos e significados, seguindo os fundamentos das teorias lexicais e terminológicas. Escolhemos

o campo semântico relativo à História do Brasil para o estudo de conceitos, formação de sinais-termo já existentes e validação de novas unidades lexicais, por ser uma área do conhecimento ainda não explorada. A metodologia seguida foi a da pesquisa qualitativa, com coleta de dados, pautada em quatro procedimentos: a) listagem os termos mais frequentes usados no ensino da História do Brasil em três períodos históricos: América Portuguesa, Império e República; b) criação de sinais-termo correspondentes; c) avaliação dos sinais-termo de acordo com as propriedades da Língua de Sinais Brasileira e d) validação dos sinais-termo com os alunos Surdos.

O *Glossário Sistêmico Bilíngue Português – Libras de termos da História do Brasil* foi delineado para professores surdos e não-surdos, tradutores e intérpretes de Libras e estudantes surdos e não-surdos. O glossário desenvolvido foi concebido para apresentar equivalência, em Libras, de conceitos e significados complexos, relativos à História do Brasil. Esperamos que esse modelo possa fornecer suporte para a elaboração de materiais didáticos adequados que integrem recursos visuais em Libras e o português escrito nas atividades educacionais. Além disso, desejamos oferecer condições apropriadas para a concepção de conceitos e de significados para o público alvo, durante o processo de educação básica, por meio de linguagem acessível e educação eficaz.

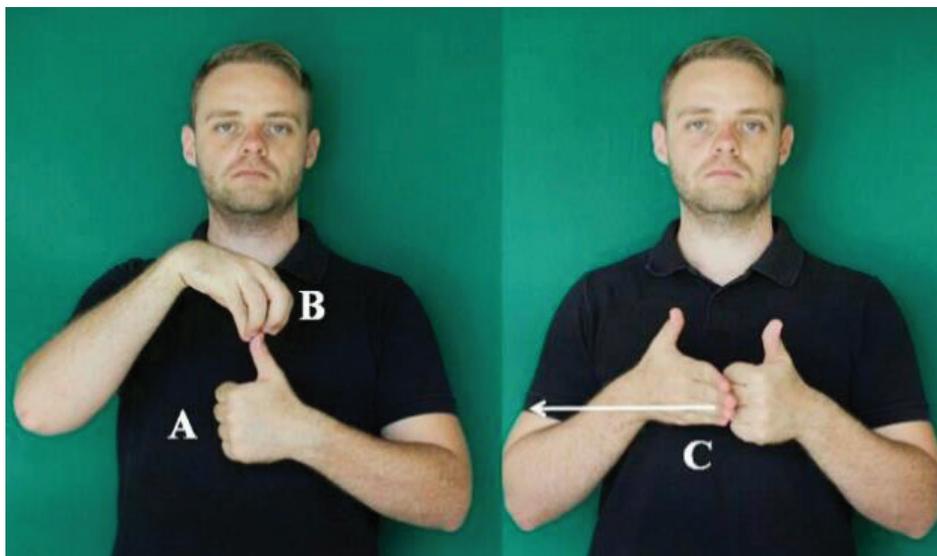
A importância deste glossário assenta-se na contribuição linguística entre surdos, professores surdos e não-surdos e tradutores e intérpretes de Libras nas escolas; no estreitamento de caminhos comunicativos; na amplificação e promoção do léxico dos alunos surdos e não-surdos; e na ajuda da compreensão das tramas dos eventos e dos fatos históricos brasileiros. A proposta bilíngue considera a Libras como fator determinante na constituição da identidade Surda, valorização reconhecida legalmente pela Lei nº 10.436/2002, subsídio legal ao direito de comunicar-se na Lei de sinais dos surdos.

Em termos linguísticos, os sinais na Libras são elementos linguísticos que comportam um significado. Nesse sentido, a terminologia como disciplina que estuda o léxico de especialidade, a organização de glossários e dicionários e a elaboração de definições é a disciplina ideal que auxilia a articulação de conceitos dos termos da área da História do Brasil.

Não temos a pretensão de explorar, construir e justificar o enredo social e histórico, mas de desenvolver um instrumento que visa a organização de termos,

sistematiza e esclarece os conceitos dos fatos e eventos históricos. Deste modo, a história (do Brasil) contribuirá com a Linguística, pelo arcabouço discursivo motivado por relatos ordenados individuais, motivados por um sistema de signos sistematizados, produto que o indivíduo adquire passivamente por meio da língua.

Figura 6 - Sinal-termo Primeiro Reinado



Fonte: FELTEN, Eduardo Felipe. *Glossário sistêmico bilíngue Português-Libras de termos da história do Brasil*. 2016. 167 f., il. Dissertação (Mestrado em Linguística). Universidade de Brasília, Brasília, (UnB) 2016.

Diante das pesquisas desenvolvidas na Libras, percebemos que os pesquisadores de Léxico e Terminologia da Libras estão capacitados e de fato estão preparados para pensar a expansão lexical da Libras em outras áreas do saber.

Dessa forma, os pesquisadores de Léxico e Terminologia da Universidade de Brasília (UnB) em virtude da participação no Iº Seminário de Acessibilidade e Mobilidade Urbana na Perspectiva da Pessoa Surda realizado pelo Centro Interdisciplinar de Estudos em Transportes (CEFTRU) na Universidade de Brasília (UnB), se reuniram e discutiram o conceito de *Acessibilidade e Mobilidade*

Urbana na Libras. A seguir, apresentamos o registro do conceito de *Acessibilidade e de Mobilidade Urbana* na Libras.

CONCEITO DE ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA NA LIBRAS

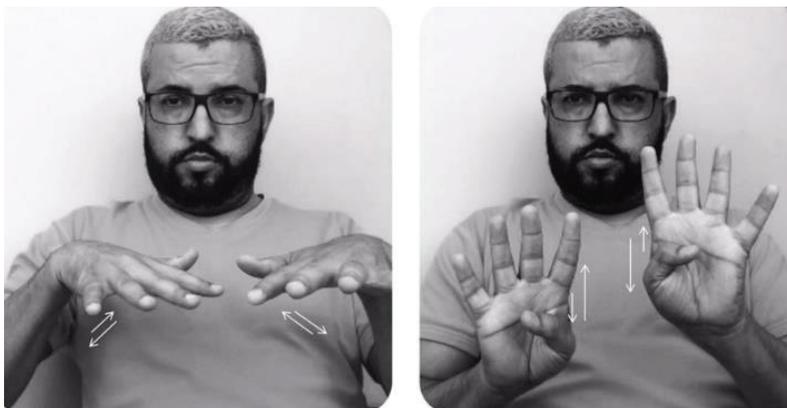
O conceito de ACESSIBILIDADE é dado pela redação da Lei Federal nº 13.146, de 2015, onde ACESSIBILIDADE significa: possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida. A figura a seguir está de acordo com a sinalização em Libras do termo ACESSIBILIDADE e que pode ser considerado um sinal-termo padrão na Libras. A figura, a seguir mostra a sinalização deste sinal-termo:

Figura 7 - Sinal-termo de ACESSIBILIDADE



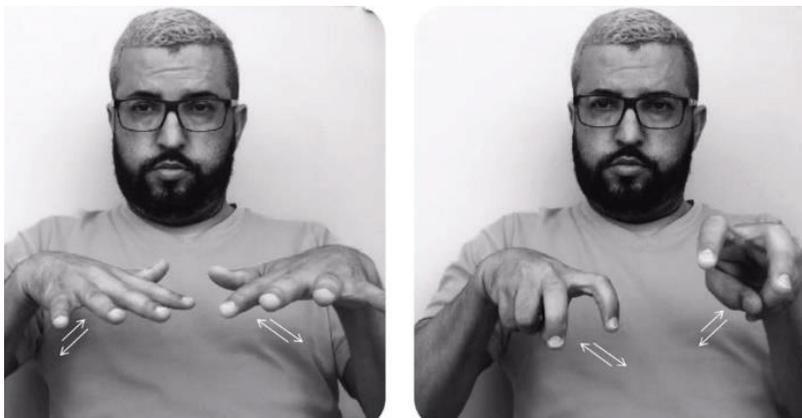
FONTE: Serviço de Ajuda Técnica. Mini Dicionário de Libras. Disponível em: <http://www.faders.rs.gov.br/uploads/Dicionario_Libras_CAS_FADERS1.pdf> Acesso em: 11/02/2017.

Já o conceito de MOBILIDADE é: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano – redação dada pela Lei Federal de Nº 12.587, de 3 de Janeiro de 2012. . A figura, a seguir mostra a proposta dos autores para a sinalização do sinal-termo – MOBILIDADE URBANA:

Figura 8 - sinal-termo de MOBILIDADE URBANA

FONTE: Arquivo do pesquisador – Messias Ramos Costa.

Já a figura, a seguir mostra a proposta dos autores para a sinalização do sinal-termo – MOBILIDADE RURAL:

Figura 9 - sinal-termo de MOBILIDADE RURAL

FONTE: Arquivo do pesquisador – Messias Ramos Costa.

Considerações finais

A pesquisa em torno do Léxico e da Terminologia permite discutir muitos conceitos relacionados por meio da interdisciplinaridade e propor de fato a pesquisa da Libras e suas contribuições para a discussão do conceito de Acessibilidade e Mobilidade Urbana que culminou na criação dos respectivos sinais-termo a seguir e aplicar em outras situações. A intenção subjacente ao longo deste texto é mostrar os resultados da implementação da pesquisa da Libras na Universidade de Brasília (UnB) em virtude dos resultados obtidos ao longo de trabalhos que permitiram elaborar uma perspectiva frente a Linguística da Língua de Sinais como peça essencial para a divulgação da Libras, por meio de uma participação de toda a equipe ao adotar as recomendações decorrentes das especificidades da Libras e das demandas da comunidade surda.

Referência Bibliográfica

- CASTRO JÚNIOR, Gláucio de. **Projeto Varlibras**. 2014. 259 f., il. Tese (Doutorado em Linguística). Universidade de Brasília, Brasília, 2014.
- COSTA, M. R. **Proposta de modelo de enciclopédia visual bilíngue juvenil: Enciclolibras - o corpo humano**. Dissertação de Mestrado, PPGL/UnB, 2012.
- FAULSTICH, Enilde. **Sinal-Termo**. Nota lexical. Centro Lexterm, 2014.
- FELTEN, Eduardo Felipe. **Glossário sistêmico bilíngue Português-Libras de termos da história do Brasil**. 2016. 167 f., il. Dissertação (Mestrado em Linguística). Universidade de Brasília, Brasília, 2016.
- PROMETI, D. **Glossário bilíngue da língua de sinais brasileira: Criação de sinais dos termos da música**. Dissertação de Mestrado, PPGL/UnB, 2013.
- FELTEN, Eduardo Felipe. **Glossário sistêmico bilíngue Português-Libras de termos da história do Brasil**. 2016. 167 f., il. Dissertação (Mestrado em Linguística)—Universidade de Brasília, Brasília, 2016.
- SOUSA, S. M. M. **Sinais Lexicais dos termos cinematográficos: a perspectiva da Língua de Sinais no cinema**, 2015. Dissertação (Mestrado) – Universidade de Brasília – UnB, Departamento de Linguística, Línguas Clássicas, Programa de Pós-Graduação em Linguística, 2015.

As Interfaces da Mobilidade Urbana e da Inclusão Social

Pastor Willy Gonzales Taco

Adriana Modesto de Sousa

Philippe Barbosa Silva

Dyego Ramos Henrique

Pedro Gabriel de Oliveira Araújo

Caio Moura Vieira

Adilson Fernandes Indi

Problemas recorrentes como conflitos entre modos de transportes, congestionamentos, acidentalidade viária, redução de áreas verdes urbanas, elevação de poluição sonora e do ar, comprometem a sustentabilidade, mobilidade e acessibilidade urbanas (ALVES e RAIA JR., 2009). Em meio a esta conjuntura, foi sancionada pela Presidência da República a Lei nº 12.587, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU (BRASIL, 2012). Tal legislação institui diretrizes e busca dotar os municípios de instrumentos capazes de propiciar melhorias nas condições de acessibilidade e mobilidade de pessoas e cargas.

A PNMU visa, portanto, a integração entre diferentes modos de transportes, melhoria de condições de acessibilidade e mobilidade, contribuição para o acesso universal à cidade, fomento e concretização dos princípios, diretrizes e objetivos da política de desenvolvimento urbano, por meio de planejamento e gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana – conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e infraestruturas que garantam os deslocamentos de pessoas e cargas nos municípios - (BRASIL, 2012).

Embora a PNMU defina formalmente mobilidade urbana como *condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano*, podemos atribuir um conceito mais amplo. A mobilidade urbana pode então, ser entendida enquanto deslocamento condicionante e/ou resultante das relações socioespaciais em um dado contexto histórico, na qual o deslocamento por meio do transporte constitui uma de suas expressões; ela ainda expressa a dinâmica

das transformações urbanas que definem (e redefinem) as condições de acesso à cidade, seus espaços, bens e serviços (BRANDT, 2014).

A PNMU está fundamentada em nove princípios, dos quais, de maior interesse para a presente abordagem destacam-se: acessibilidade universal; desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da PNMU.

Quanto às diretrizes, destacam-se a mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade e quanto aos objetivos, ressaltam-se: reduzir as desigualdades e promover a inclusão social; fomentar o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais; proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e mobilidade (BRASIL, 2012). Como é perceptível, a PNMU evidencia a necessidade e preocupação com a inclusão social, equidade e acessibilidade dos cidadãos à mobilidade nas cidades.

A Lei nº 12.587 sinaliza a garantia de direitos aos cidadãos, no entanto, especialmente aos portadores de deficiência ou mobilidade reduzida, a mobilidade urbana é ainda mais desafiadora, e as formas de abordagem e desenho de ações que assegurem tais direitos devem ser alvo de discussão democrática. Neste sentido, Brandt (2014) enuncia que deve-se buscar a superação da restrição da mobilidade do ponto de vista biomédico e passar a considerar a influência dos fatores sociais, culturais, econômicos, psicológicos e ambientais.

Na perspectiva de cidades pensadas para pessoas destaca-se a criação da Política de Acessibilidade de Pessoas com Necessidades Especiais no Distrito Federal (Distrito Federal, 2007). Esta foi criada por meio do Decreto nº 27.912 e este instituiu a Comissão Permanente de Acessibilidade - CPA para acompanhar o Programa de Acessibilidade do Governo do Distrito Federal tendo como integrantes seus principais órgãos, dentre os quais: a atual Secretaria de Mobilidade, Departamento de Estradas de Rodagem (DERDF), Departamento de Trânsito (DETRAN/DF), Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia do Distrito Federal (CREADF), Secretaria de Obras do Distrito Federal, entre outros. A CPA tem como objetivo propor e elaborar normas técnicas, instruções e planos integrados de acessibilidade no DF. Atua como orientador de Política de Acessibilidade do governo, aplicando leis e fiscalizando a atuação de outros órgãos do Governo do Distrito Federal (GDF) (Distrito Federal, 2007).

A referida Comissão elaborou dois volumes de cartilha como referência. O primeiro dispõe sobre acessibilidade nos projetos de edificações, segundo, nos projetos urbanos, volume em que a acessibilidade é definida como sinônimo de cidadania e é parte integrante do direito fundamental que garante o acesso amplo e democrático de todos os cidadãos aos espaços públicos urbanos, de forma segura, inclusiva e sustentável. Na mesma linha, a cartilha propõe que os espaços públicos sejam concebidos de forma a permitir o acesso universal e incluir pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. O desenho dos espaços deve facilitar o deslocamento, estabelecendo rotas acessíveis entre equipamentos públicos e pontos de parada de transporte público. (Distrito Federal, 2007a; 2010b).

Destaca-se que na Política de Acessibilidade do DF, não há uma diferenciação de pessoas com necessidades especiais. No caso de pessoa com deficiência auditiva (pessoa surda), as normas estabelecidas servem para outros segmentos de necessidades especiais.

No que tange ao segmento referido ressalta-se que a regulamentação dos direitos das pessoas surdas e caracterização dessa pessoa deu-se em 2005, por meio do Decreto nº 5.626/05, o qual considera pessoa surda aquela que compreende e interage com o mundo por meio de experiências visuais, manifestando sua cultura principalmente pelo uso da Língua Brasileira de Sinais (LIBRAS) e os parâmetros para a deficiência auditiva que são a perda bilateral, parcial ou total de quarenta e um decibéis (dB) ou mais, aferida por audiograma nas frequências de 500Hz, 1000Hz, 2000Hz e 3000Hz (DOU, 2005).

Esclarece-se que a Libras constitui-se de sistema linguístico de natureza visual-motora, com estrutura gramatical própria, apresentando-se como sistema linguístico de transmissão de ideias e fatos, oriundos de comunidades de pessoas surdas do Brasil cabendo ao poder público a responsabilidade pela garantia da difusão e uso da Libras como meio de comunicação objetiva das comunidades surdas do Brasil (DOU, 2002).

Enfatiza-se, como corroborante, os preceitos da Lei nº 13.146/2015 - Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (LBI) que consolida e amplia os direitos da pessoa com deficiência e trata de assuntos relacionados à acessibilidade entre outros. Esclarece-se que a acessibilidade é traduzida como a possibilidade e condição de alcance para utilização segurança e autonomia de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação

e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida sendo de competência estatal assegurar à pessoa com deficiência, com prioridade, a efetivação destes direitos (DOU, 2015).

Diante do presente exposto O Centro Interdisciplinar de Estudos em Transportes - CEFTRU, criado em 1996, a partir do projeto bilateral entre os governos do Brasil e do Japão, a partir da iniciativa do Mestrado em Transportes Urbanos da Universidade de Brasília (UnB), chancelado pelo Ministério das Relações Exteriores - Agência Brasileira de Cooperação - MRE/ABC e da *Japan International Cooperation Agency - JICA* organizou e realizou o *Iº Seminário de Acessibilidade e Mobilidade Urbana na Perspectiva da Pessoa Surda - SAMUPPS*, realizado no dia 08 de março de 2017, orientado por sua missão institucional de desenvolver e disseminar o conhecimento em mobilidade urbana, transporte e logística por meio de soluções inovadoras, tecnológicas e sustentáveis criando valor para a sociedade.

A realização do referido evento nasceu do reconhecimento da necessidade de se discutir questões relacionadas à mobilidade urbana, em específico direcionado ao segmento de pessoas surdas, buscando-se dar visibilidade às especificidades e demandas do público de referência e a partir disto fomentar um espaço dialógico-reflexivo com a participação da sociedade, academia e gestores públicos visando buscar soluções para intempéries enfrentadas por esta população ressaltando-se que segundo dados do IBGE (2010) este grupo populacional era de 9,7 milhões em todo o País e cerca de 105 mil no Distrito Federal, no referido exercício.

Referências Bibliográficas

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. **Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Portal da Legislação: Leis Ordinárias. 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm

ALVES P, Raia Jr AA. **Mobilidade e Acessibilidade Urbanas Sustentáveis: A Gestão da Mobilidade no Brasil**. In: Anais do VI Congresso de Meio Ambiente da AUGM; 2009 out 5-8; São Carlos, Brasil. São Carlos: Associação de Universidades Grupo de Montevideú; 2009.

Brandt DB. **Mobilidade urbana, transportes e acessibilidade: pressupostos para a construção de políticas de transportes para pessoas com deficiências crônicas.** In: Anais do XXVIII Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes; 2014 nov 24-28; Curitiba, Brasil. São Paulo: Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes; 2014.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo Demográfico 2010: Pessoas com deficiência – Amostra. IBGE, 2010. Disponível em: http://www.ibge.gov.br/estadosat/temas.php?tema=censodemog2010_defic

DIÁRIO OFICIAL UNIÃO (2002). Lei nº 10.436, de 24 de abril de 2002, Brasília.

DIÁRIO OFICIAL UNIÃO (2005). Decreto nº 5.626, de 22 de dezembro de 2005, Brasília.

DIÁRIO OFICIAL DO DISTRITO FEDERAL (2007). Decreto nº 27.912, de 02 de maio de 2007. Republicação de 04.05. Brasília.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL (2007). Cartilha de acessibilidade. Volume I. Brasília.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL (2010). Cartilha de acessibilidade. Volume II. Brasília.

DIÁRIO OFICIAL UNIÃO (2015). Lei nº 13.146, de 06 de julho de 2015, Brasília.

Por Uma Mobilidade Urbana Orientada pela Equidade e Inclusão Social

Pastor Willy Gonzales Taco

Adriana Modesto de Sousa

Philippe Barbosa Silva

A mobilidade urbana tem se constituído como um grande desafio para os gestores públicos, sobretudo, considerando a realidade nacional onde verificam-se fragilidades no que tange a oferta de transporte público de qualidade.

Na perspectiva da equidade e em específico direcionado aos segmentos sociais mais vulneráveis, alicerçado por sua missão institucional, o Centro Interdisciplinar de Estudos em Transportes (Ceftru), realizou o *1º Seminário de Acessibilidade e Mobilidade Urbana na Perspectiva da Pessoa Surda (SAMUPPS)* tendo como idealizadores o Prof. Dr. Pastor Willy Gonzales Taco - coordenador do Ceftru, Adriana Modesto de Sousa (vice-coordenadora) - doutoranda do Programa de Pós-graduação em Transportes (PPGT/UnB), Philippe Barbosa Silva (Vice-coordenador) - doutorando do Programa de Pós-graduação em Transportes (PPGT/UnB), Dyego Ramos Henrique – Mestrando em Ciências e Tecnologias em Saúde (UnB), Pedro Gabriel de Oliveira Araújo – Bacharelado em Engenharia Civil (UnB), Caio Moura Vieira - Bacharel em Engenharia Civil – (UnB), Adilson Fernandes Indi - doutorando do Programa de Pós-graduação em Transportes (PPGT/UnB) e colaboradora Janaína Cardoso Pinheiro - Secretária da Coordenação do Ceftru.

Durante o evento foram debatidos temas que convergiram para o estabelecimento da interface acessibilidade/mobilidade urbana/inclusão social tendo como segmento protagonista o de pessoas surdas.

O evento foi desenhado de forma a propiciar espaços dialógicos entre representantes da sociedade, academia e gestores tendo como motes palestras que versaram sobre a Lei nº 13.146 - Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência, Política Nacional de Mobilidade Urbana, Plano de Mobilidade Urbana do Distrito Federal, A pessoa surda e sua realidade no contexto citadino, teorias da aprendizagem e do conhecimento direcionados à pessoa surda, Contextos

linguísticos e mobilidade urbana da pessoa Surda: a criação de sinais-termo em Libras, além da realização da oficina: *O contexto da acessibilidade e da mobilidade urbana na Libras*, que somado aos debates subsequentes às palestras, ofertaram momentos interativos com o público presente.

O evento teve como público alvo a comunidade de pessoas surdas, entidades que prestam serviços ou atuam junto ao segmento em processos formativos, especialistas nas questões da mobilidade urbana e trânsito e comunidade em geral interessada nas temáticas do evento, contando com o patrocínio da Fundação de Apoio à Pesquisa do Distrito Federal (FAP/DF) e o apoio da Reitoria da Universidade de Brasília (UnB), Federação Nacional de Educação e Integração dos Surdos (FENEIS), Faculdade de Tecnologia (FT/UnB), Programa de Pós-graduação em Transportes (PPGT/UnB), Departamento de Linguística, Português e Línguas Clássicas (LIP/UnB), Secretaria de Estado de Mobilidade Urbana do Distrito Federal (SEMOB), Casa Civil, Relações Institucionais e Sociais do Distrito Federal, Grupo de Pesquisa em Comportamento em Transportes e Novas Tecnologias (CTNT) e Coletivo Bicicleta Livre.

Fotografia 1



Fotografia 2



Fonte: Ceftru

Na expectativa do estabelecimento de um processo construtivo/formativo coletivo e contínuo o evento previu três momentos: pré-evento, evento e pós evento, que serão pormenorizados na sequência.

Pré-evento

Desde o mês de dezembro/2016 foi criado um grupo aberto em rede social em que foram socializadas todas as etapas de construção e calibragem do 1º SAMUPPS, sendo este receptivo a contribuições e sugestões de discussão de temas que apresentassem afinidade com questões relacionadas à mobilidade urbana e pessoa surda. O referido grupo conta com a adesão de cerca de 750 membros e encontra-se ainda em atividade sob o nome fantasia “acessibilidade e mobilidade urbana na perspectiva da pessoa surda”

Evento

O evento contou com a participação de 222 inscritos por meio eletrônico e 106 inscritos no próprio local do evento. Além de representantes do Distrito Federal compareceram participantes dos estados de Goiás, Minas Gerais, Ceará e Bahia, transcendendo a inicial característica de evento regional e ratificando a relevância da preocupação com temas por ele abordados.

A partir de um clima acolhedor os participantes foram recepcionados com apresentação cultural conforme revelado pelas fotografias 3 e 4.

Fotografia 3



Fotografia 4



Fonte: Ceftru

O público foi constituído por estudantes, docentes, intérpretes, servidores públicos, arquitetos, engenheiros, gestores públicos de órgãos relacionados à

mobilidade urbana e trânsito, psicólogos, pedagogos, representantes de organizações não governamentais, profissionais da saúde e do Judiciário, sinalizando a partir de um público eclético, que os eixos apresentados pelo Iº SAMUPPS apresentam aderência a vários segmentos compulsando-lhes a participação.

Fotografia 5



Fonte: Ceftru

Fotografia 6



Os palestrantes puderam interagir com todo o público presente tanto por meio de espaços dialógicos materializados por debates ao término das palestras como por meio de contrições no contexto da oficina.

Fotografia 7



Fonte: Ceftru

Fotografia 8



Fotografia 9



Fonte: Ceftru

Fotografia 10



Fotografia 11



Fonte: Ceftru

Fotografia 12



Fotografia 13



Fonte: Ceftru

Fotografia 14



Fotografia 15



Fotografia 16



Fonte própria: Ceftru

Conforme descrito o 1º SAMUPPS previu o momento pós-evento, este constitui-se do levantamento dos resultados advindos do evento buscando perscrutar junto ao público participante os pontos positivos, necessidades de ajustamento, na expectativa de edições futuras.

No que tange à avaliação, estando ainda em fase de consolidação dos resultados, verificaram-se como pontos positivos o ineditismo das interfaces propostas, a capacidade técnica dos palestrantes, a efetiva acessibilidade e estabelecimento de espaços democráticos tendo em vista a dinâmica proposta e a necessidade de se dar continuidade a partir de novas edições. Foram observados como pontos negativos aqueles de ordem técnica relacionados a equipamentos e pontualidade. Por fim, foram sugeridas a ampliação do público alvo contemplando outras áreas do conhecimento, abrangência do evento e abordagem de temáticas afins.

As inscrições realizadas por meio eletrônico (222) revelaram as estatísticas descritas na sequência: dos participantes, 14,45% são surdos, 9,5% têm parente surdo, 21,2% têm amigo surdo, 27,95 trabalham com pessoa surda, 41% não lidam diretamente com pessoa surda e 11,3% enquadrou-se no conceito outros. No que tange as razões que levaram o interesse pela participação no evento 64,9% manifestaram interesse em ampliar seus conhecimentos sobre as temáticas abordadas, 10,8% justificou-se por ser pesquisador nas áreas de conhecimento de abrangência, 14% referiu trabalhar com pessoas surdas, 8,1% referiu ter interesse em conhecer os direitos relativos à pessoa surda por fazer parte do referido segmento.

Ainda na perspectiva de avaliativa, solicitou-se aos inscritos uma definição para a expressão *mobilidade urbana*. Muitas respostas convergiram com o sentido formal ou do senso comum, assim destacam-se as definições de construção mais individual:

“Acredito que a mobilidade urbana seja a tentativa de executar um meio de locomoção harmoniosa entre pessoas e veículos dentro de um espaço urbano para que todos sejam respeitados. Mobilidade é o grande desafio das cidades contemporâneas e deveria ser um tema tratado com maior frequência.”

“Seria o resultado de investimentos políticos para a população em questão ao deslocamento dessas pessoas, através de meios de transporte coletivos, bem como transportes individuais. envolve também questões ambientais.”

“A maneira inteligente de tratar sobre a locomoção de pessoas e cargas. Buscando a fluidez e menor índices de acidentes, ou seja, que haja um fluxo seguro de veículos automotores, pedestres e quaisquer outro meio de transporte que não seja automotor.”

“A mobilidade Urbana visa melhorar a acessibilidade em transportes e vias públicas para assim promover a integração e principalmente o direito a liberdade de ir e vir de todos, principalmente das pessoas com deficiência.”

“A possibilidade de transitar em uma cidade sem transtornos, o que envolve o planejamento urbano pensando em todos os cidadãos que a habitam. Pensar não apenas nas majorias, mas em todas minorias e suas dificuldades de locomoção em qualquer ambiente.”

“É poder se locomover sem dificuldade! O governo deve ter planejamento e execução de medidas para que a pessoa possa ter acessibilidade em sua cidade, com direitos de ir e vir sem precisar de acompanhante.”

Considerando o segmento de referência, pessoa surda, indagou-se como deveria ser pensada a mobilidade urbana para a pessoa surda. Na sequência serão apresentadas algumas das ponderações.

“Em relação à comunidade surda algumas medidas a serem tomadas pelos órgãos competentes poderiam simplificar o deslocamento desses indivíduos, principalmente oferecer maiores informações visuais de forma clara e precisa, visto que a dificuldade de locomoção eficiente pode surgir da falta de placas de informação somada à dificuldade dos mesmos em pedir informações a transeuntes, devido ao estigma da mudez e da falta de acesso a Língua Brasileira de Sinais pela por parte da população majoritariamente constituída por ouvintes.”

“Acredito que de uma forma muito similar ao que acontece na arquitetura, que é projetada de forma inclusiva para as pessoas com deficiência, a mobilidade urbana deve ser pensada de maneira a prezar pela independência da pessoa surda, no sentido de que ela possa se locomover sozinha com qualidade e segurança.”

“De modo a assegurar o direito à cidade e garantir o livre acesso dos cidadãos aos seus direitos sociais (saúde, educação, transporte, lazer, etc.), com as devidas medidas de segurança e acessibilidade.”

“Deve ser pensada de maneira efetiva, socialmente inclusiva com espaços identificados na linguagem de sinais. Pois a linguagem de sinais é o primeiro idioma da pessoa surda, por isso todos enfrentam dificuldades para se inserirem no trânsito.”

“A mobilidade urbana para o surdo deve ser pensada na perspectiva viso-espacial, tendo em vista que a percepção do surdo é visual. O Surdo busca muito esta questão visual, pois a falta de audição faz com ele busque aprimorar os outros sentidos.”

Tendo em vista os resultados apurados, acredita-se na relevância do evento e temáticas por ele levantadas, nos potenciais ganhos advindos da aproximação da sociedade e gestores públicos, academia e sociedade, sempre visando melhorias, mobilidade urbana qualificada, percepção de que as pessoas experimentam a cidade e seus serviços de forma diferenciada, portanto, carecendo de abordagens voltadas para a equidade e inclusão social. Neste sentido a equipe idealizadora do evento prospecta a realização de novas edições, incluindo, também, outros segmentos populacionais e participação de outras áreas do conhecimento caracterizando o evento como multidisciplinar.

Fotografia 17



Fonte: Ceftru

ORGANIZADORES/AUTORES

Pastor Willy Gonzales Taco - Doutor em Engenharia de Transportes pela Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo (EESC/USP); Mestre em Transportes Urbanos (UnB); Engenheiro Civil pela Universidad Nacional de San Agustin de Arequipa (UNSA); Professor do Departamento de Engenharia Civil e Ambiental (ENC/UnB), Programa de Pós-graduação em Transportes (PPGT/UnB); Coordenador do Centro Interdisciplinar de Estudos em Transportes - Ceftru; Líder do Grupo de pesquisa do CNPq Comportamento em Transportes e Novas Tecnologias (CTNT).

Adriana Modesto de Sousa - Doutoranda do Programa de Pós-Graduação em Transportes (PPGT/UnB); Mestre em Ciências da Saúde (UnB); Especialista em Gestão de Saúde (UnB); Especialista em Direto Sanitário (FIOCRUZ); Especialista em Docência Superior (FALBE); Graduada em Letras - Português/UnB e Graduada em Saúde Coletiva (UnB); Membro do Grupo de Pesquisa Comportamento em Transportes e Novas Tecnologias – GCTNT/UnB e Segurança Viária (GPSV/UnB); Pesquisadora do Centro Interdisciplinar de Estudos em Transportes (Ceftru).

Philippe Barbosa Silva - Engenheiro Civil pela Universidade Federal de Goiás (UFG); Especialista em Docência do Ensino Superior pela Universidade Cândido Mendes (UCAM); Doutorando do Programa de Pós-Graduação em Transportes da Universidade de Brasília (PPGT/UnB); Membro do Grupo de Pesquisa em Segurança Viária - GPSV/UnB; Professor do curso de Engenharia Civil do Instituto Federal Goiano (IFG) - Campus Rio Verde, responsável pelas disciplinas da área de Transportes; Atua, prioritariamente, nas temáticas de segurança viária e mobilidade urbana.

AUTORES

ACésar Veiga - Químico com Especialização em Química pela Pontifícia Universidade Católica (PUC-RS). Leciona para alunos surdos e ouvintes. Escreve semanalmente para sites e jornais que têm foco na mobilidade urbana (*Portal do trânsito, blog Transitar, blog Dicas de trânsito*). Desenvolve pesquisas sobre os temas poluição e saúde pública, efeitos das bebidas alcoólicas nas atitudes e no metabolismo

do condutor e a mobilidade urbana para o cidadão surdo. *email: teacher_cesar@hotmail.com; veiga@gmail.com; site: https://www.perguntadealuno.com.br/; fanpage: https://www.facebook.com/PergunaDeAlunoACesaVeiga/?ref=ts&fref=ts*

Adilson Fernandes Indi - Atualmente, Doutorando em Transportes Pela Universidade de Brasília (UnB) e Membro do Grupo de Pesquisa Comportamento em Transportes e Novas Tecnologias (GCTNT). Fez Mestrado em Transportes (UnB - 2014); Pós-Graduação (Especialização) em Gestão de Negócio e Consultoria em Turismo (UnB - 2011); Bacharel em Sociologia e Licenciatura em Ciências Sociais (UnB - 2009). Foi pesquisador durante quatro anos (2011-2015) do Centro Interdisciplinar de estudos em Transportes da UnB (CEFTRU/UnB) e eventualmente atua como professor de Sociologia em instituições privadas.

Adriana Bernardes Medeiros - graduou-se em jornalismo em 1999, pelo Centro Universitário do Triângulo (Unitri), em Uberlândia (MG). Reside em Brasília desde 2005, e dedica-se a reportagens sobre mobilidade urbana, trânsito e transporte, no jornal *Correio Braziliense*. Nessa área, foi três vezes finalista do Prêmio CNT de Jornalismo: em 2016, com a série Brasília: a integração de um país rodoviário, em parceria com a jornalista Flávia Maia; em 2015, com a série *Maioridade da Faixa de Pedestres* e, em 2009, com a série *Lei seca: mudando comportamento, salvando vidas*. Em 2010, integrou a equipe vencedora do *Prêmio Embratel de jornalismo*, categoria Centro-Oeste, com a série *Onde estão eles — Desaparecidos de Luziânia*. No mesmo ano, venceu na categoria Centro-Oeste, o *Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito* com a série de reportagens sobre a lei seca e outros dois trabalhos: um sobre os riscos para quem depende do transporte público e outro que retratou as consequências do crescimento acelerado da frota de veículos no Distrito Federal. *e-mail: adrianabernardestrabalho@gmail.com*

Antenor Pinheiro - Jornalista (UFG); Perito especializado em eventos de trânsito; pós-graduado em Criminologia (UFG), Criminalística (PUC-GO) e Políticas Públicas (UFG); Graduando em Geografia (UFG); Professor-tutor do curso de Gestão da Mobilidade Urbana da Associação Nacional de Transportes Públicos/ANTP e Banco Mundial; Secretário Municipal de Trânsito e Transportes de Goiânia/SMT (2001-2004); Presidente do Conselho Estadual de Trânsito/GO (2011-2012); superintendente de Desenvolvimento Urbano e Trânsito da Secretaria das Cidades do Estado de Goiás (2012-2014). Site: *www.antenorpinheiro.com*

Caio Moura Vieira - Engenheiro Civil pela Universidade de Brasília (UnB). Membro do Grupo de Pesquisa Comportamento em Transporte e Novas Tecnologias. Membro do Coletivo Bicicleta Livre. Atuou como aluno em Projeto de Iniciação Científica (PIBIC) Mobilidade Sustentável no Campus Darcy Ribeiro: Sistema de Compartilhamento de Bicicletas.

Daniela Prometi - Mestre e doutoranda em Linguística pela Universidade de Brasília (UnB). Licenciada em Letras-Libras pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), no Polo UnB. Especialista em Língua Brasileira de Sinais. Pesquisadora no Laboratório de Linguística de Língua de Sinais (LabLibras). Professora Assistente do Departamento de Linguística, Português e Línguas Clássicas (LIP) na UnB. *e-mail: danielaprometi@gmail.com*

Dênis de Moura Soares - é Mestre em Sensoriamento Remoto pelo INPE e Engenheiro Cartógrafo pelo Instituto Militar de Engenharia. Já exerceu os cargos de Coordenador de Estudos de Planejamento e Coordenador-Geral de Gestão Estratégica no Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão. Atualmente, ocupa o cargo de Secretário-adjunto da Secretaria de Estado de Mobilidade do Distrito Federal. *e-mail: gab@semob.df.gov.br*

Dyego Ramos Henrique - Especialista em Língua Brasileira de Sinais – LIBRAS, Mestrando em Ciências e Tecnologias em Saúde pela Universidade de Brasília - PPGCTS/UnB Especialista Tradutor/Intérprete de LIBRAS, Língua Brasileira de Sinais, Sanitarista Bacharel e Saúde Coletiva, FCE/UnB. Intérprete parlamentar, TV Câmara dos Deputados do Congresso Nacional Brasileiro.

Eduardo Felipe Felten - Mestre em Linguística pela Universidade de Brasília - UnB. Licenciado em Letras-LIBRAS pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), no Polo UnB. Pesquisador do Laboratório de Linguística de Língua de Sinais (LabLibras). Professor Assistente do Departamento de Linguística, Português e Línguas Clássicas (LIP) na UnB. *e-mail: eduardofelten.unb@gmail.com*

Fabiana Serra de Arruda - Possui graduação em Engenharia Civil pela Escola de Engenharia de Lins (1996), mestrado em Engenharia Urbana com ênfase em Planejamento de Transportes pela Universidade Federal de São Carlos (2000) e doutorado em Engenharia Civil com ênfase em Engenharia de Transportes pela Escola de Engenharia de São Carlos - Universidade de São Paulo (2005). Atua como docente na Universidade de Brasília, curso de Engenharia Civil e Ambiental,

e também no Programa de Pós-Graduação em Transportes da UnB. Trabalhou na área de planejamento dos transportes, tendo atuado na elaboração do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e do Programa de transporte Urbano do Distrito Federal. Tem experiência em projetos referentes às seguintes áreas: planejamento urbano, engenharia de tráfego, microsimulação viária, segurança viária, transporte público urbano.

Filipe Trigueiro Xavier Correia - Possui graduação em Engenharia Civil pela Universidade Católica de Pernambuco (2013). Atualmente é Conselheiro Suplente da Federação Nacional de Educação e Integração dos Surdos (Feneis) no Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência e Engenheiro Civil - Departamento de Polícia Federal. Tem experiência na área de Defesa dos Direitos Humanos e de Engenharia Civil.

Gláucio de Castro Júnior - Mestre e Doutor em Linguística pela Universidade de Brasília (UnB). Licenciado e Bacharel em Ciências Biológicas. Licenciado em Letras-LIBRAS. Especialista em Desenvolvimento Humano, Educação e Inclusão Escolar pela UnB. Licenciando em Letras-Português na UnB. Professor Adjunto do Departamento de Linguística, Português e Línguas Clássicas (LIP) na (UnB). Pesquisador do Laboratório de Linguística da Língua de Sinais (LabLibras) e Coordenador do Núcleo Varlibras. *e-mail: librasunb@gmail.com*

Igor Danin Tokarski - Bacharel em Direito pela UNICEUB e especialista em Relações Governamentais. Natural de Goiânia - GO e radicado em Brasília, desde seu primeiro mês de vida, trabalha para a desburocratização da máquina pública e na criação de políticas públicas eficientes e de baixo custo para os mais diversos setores.

Messias Ramos Costa - Mestre e doutorando em Linguística pela Universidade de Brasília (UnB). Licenciado em Letras- LIBRAS pela Universidade federal de Santa Catarina (UFSC), no Polo UnB. Pesquisador do Laboratório de Linguística de Língua de Sinais (LabLibras). Professor Assistente do Departamento de Linguística, Português e Línguas Clássicas (LIP) na UnB. *e-mail: messias.unb13@gmail.com*

Paulo Cesar Marques da Silva - Possui graduação em Engenharia Mecânica pela Universidade Federal da Bahia (1983), mestrado em Engenharia de Transportes pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (1992) e doutorado em Transport Studies pela University of London (University College London) (2001). É professor adjunto da UnB - Universidade de Brasília, ex-diretor da Anpet - Associação

Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes, ex-membro da Câmara Temática de Educação para o Trânsito e Cidadania (órgão assessor do Contran - Conselho Nacional de Trânsito) e ex-conselheiro do Conselho das Cidades, nos dois casos representando a Anpet, e ex-conselheiro do Conselho de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, representando a UnB. Foi membro do CTPC - Conselho de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, suplente do Conplan - Conselho de Planejamento Territorial e Urbano do Distrito Federal e é titular do CCPPTM - Conselho Consultivo de Preservação e Planejamento Territorial e Metropolitano do Distrito Federal. Já foi coordenador do curso de graduação em Engenharia Civil e por duas vezes coordenador do Programa de Pós-Graduação em Transportes da UnB, além de prefeito do campus da UnB. Tem experiência na área de Engenharia de Transportes, com ênfase em Engenharia de Tráfego, atuando principalmente nos seguintes temas: simulação de tráfego, pólos geradores de viagens, transporte público, mobilidade sustentável, segurança no trânsito e acessibilidade. Atualmente é chefe de gabinete da reitoria da Universidade de Brasília (UnB).

Pedro Gabriel de Oliveira Araújo - Graduando do curso de Engenharia Civil pela Universidade de Brasília. Proficiente na Língua de Sinais Brasileira - LIBRAS e tradutor e intérprete de libras. Atuou como aluno em Projeto de Iniciação Científica (PIBIC) Avaliação das condições das ciclovias do campus Darcy Ribeiro/ Universidade de Brasília (UnB). Atua nos contextos cultural, educacional, político e multimídia.

Saulo Machado Mello de Sousa - Mestre em Linguística pela Universidade de Brasília (UnB). Licenciado em Letras-Libras pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), no Polo UnB. Pesquisador no Laboratório de Linguística de Língua de Sinais (LabLibras). Professora Assistente do Departamento de Linguística, Português e Línguas Clássicas (LIP) na UnB. *e-mail: greensaulo@gmail.com*

APOIO

