

MOBILIDADE Desníveis, carros estacionados no passeio e buracos fazem da locomoção um desafio na 3ª capital do País

Obstáculos dificultam a vida do deficiente

ÍCARA BAHIA

Andar pelas calçadas da capital baiana nem sempre é tarefa fácil para o pedestre. Desníveis, obstáculos, pavimentos destruídos, buracos. Se para os que possuem visão a caminhada já é dificultosa, para os deficientes visuais os deslocamentos se tornam verdadeiros desafios.

Ao sair de casa, o deficiente se depara com um ambiente que não foi planejado para ele. Não existem semáforos sonoros em funcionamento, a pista tátil – meio pela qual se orientam ao caminhar – está ausente em boa parte das ruas, e, para completar, a prefeitura não dispõe de departamentos específicos para tratar da acessibilidade.

“Não tem estrutura para eles, de jeito nenhum”, ratifica Sílvia Maria Figueiredo Baptista, presidente do Instituto de Cegos da Bahia.

De acordo com a Sociedade Brasileira de Oftalmologia, estima-se que 1,1 milhão de pessoas no País sejam cegas.

Os números mais atuais do Censo-Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) são do ano 2000 e apontam que, entre os 16,6 milhões de deficientes visuais, apenas 150 mil são cegos.

No mesmo levantamento, 1.427.638 pessoas na Bahia declararam possuir deficiência visual. O número exato de cegos, entretanto, é desconhecido. “Não temos como precisar esse dado. Nem o Censo tem, imagine nós?”, diz o presidente da Associação Baiana de Cegos, João Bosco.

Faltam estatísticas e estrutura urbana, assim como órgãos públicos para agir em prol do deficiente. “A prefeitura está completamente despreparada. O próprio município tem que fiscalizar”, afirma Islândia Costa, coordenadora do programa de acessibilidade da ONG Vida Brasil.

A assessoria de comunicação da Setad (Secretaria Municipal do Trabalho, Assistência Social e Direitos do Cidadão) confirmou que não existe conselho municipal espe-

cífico, mas informou que o departamento já está “em fase de implantação”.

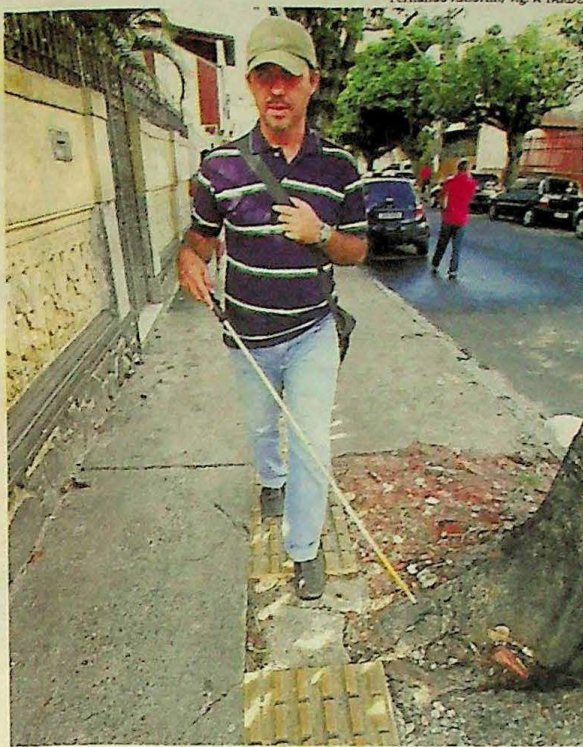
A Sucom (Superintendência de Controle e Ordenamento do Uso do Solo), responsável pela fiscalização dos espaços urbanos, também por meio da assessoria, informou que vistorias são feitas durante trabalhos de rotina e de operações especiais.

Superação

Aos deficientes visuais não falta vontade para que se tornem cada vez mais independentes. Com poucas condições para sair de casa em segurança, eles enfrentam obstáculos, mas não deixam de realizar atividades diárias.

Para muitos jovens, a independência surge com a conquista de um emprego, com a conclusão da graduação ou ainda com a maioridade. Lorena Silva de Almeida Santos já tem 18 anos, mas a sensação de liberdade surgiu antes e foi conquistada com a autonomia na mobilidade.

Deficiente visual desde os 8



Barris: pista tátil quebrada atrapalha passos de Soares

anos, por conta de um glaucoma, doença que atinge e danifica o nervo óptico, ela vai à escola diariamente, pela manhã. No período da tarde, durante quatro dias por semana, segue para o Instituto de Cegos da Bahia, onde faz reforço escolar e ainda toca percussão no grupo de música.

O dia começa cedo. As 5 horas, Lorena já está de pé. Ela mora no bairro de Itinga e precisa chegar à Escola Estadual Getúlio Vargas (Barbalho) às 7h30. Sozinha, com a bengala-guia na mão e a mochila nas costas, ela sai de casa, realiza as atividades e volta ao lar no início da tarde.

A distância entre Itinga e Barbalho não é o maior problema. Os empecilhos, como a dificuldade em atravessar a rua, ela encontra no percurso. “Se existissem sinais sonoros, seria melhor”, conta ela, que precisa pedir ajuda para ir de uma pista à outra. Salvador já contou com dois semáforos adaptados, um no Barbalho e outro nos Barris. Nenhum está em funcionamento.

CURITIBA: ÔNIBUS E ESTAÇÕES ADAPTADOS

Na cidade de Curitiba, os pontos de ônibus contam com letreiros em braile e com dispositivos sonoros que auxiliam na locomoção diária do deficiente visual



SP: PISTAS TÁTEIS NAS PRINCIPAIS AVENIDAS

Na Avenida Paulista, na cidade de São Paulo, as pistas táteis dispostas nas calçadas largas e sinalizadas facilitam o deslocamento e a caminhada dos cegos



DISPOSITIVOS PARA TRANSPORTE URBANO

Na cidade de Niterói, no Rio de Janeiro, deficientes visuais testam equipamento eletrônico que emite informação para sinalizar a linha de ônibus necessária



Rio e São Paulo humanizam a infraestrutura urbana

Salvador é a terceira cidade mais populosa do Brasil, de acordo com dados do Censo 2010, recém-divulgados pelo IBGE. As capitais São Paulo (SP) e Rio de Janeiro (RJ), que estão, respectivamente, em 1º e 2º lugares no ranking, também seguem à frente quando o assunto é acessibilidade e mobilidade.

No dia 26 de abril, a Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência (SMPD), no Rio de Janeiro, lançou o projeto piloto Mobilidade para Pessoas com Deficiência Visual. A ação consiste no uso de um dispositivo capaz de alertar os deficientes sobre o momento em que o ônibus desejado chega ao ponto.

Nos coletivos, aparelhos receptores emitirão sinais sonoros ao motorista, comunicando-o sobre as solicitações feitas pelos deficientes. Os equipamentos já estão sendo utilizados na capital fluminense, em fase de testes, por dez pessoas.

Segurança

Enquanto as estações de ônibus da Lapa e Pirajá, as maiores de Salvador, não contam com pistas táteis, manuais em braile e dispositivos de sinais sonoros para facilitar a orientação e locomoção dos cegos, a cidade de São Paulo dá exemplo e dispõe do equipamento especiais na maioria das estações de metrô da cidade.

Por lá, funcionários são treinados para conduzir e atender o usuário com dificuldade de mobilidade, para que ele faça o uso do transporte de forma segura.

Na cidade de Curitiba (PR), além das pistas táteis e dois semáforos sonoros, pessoas com problemas visuais têm à disposição, ainda, placas com nomes das ruas em braile, sistema de leitura para cegos.



Cega desde os 8, Lorena Santos, com a ajuda da bengala, enfrenta o desafio diário de sair de Itinga até o Barbalho

Carro sob o passeio é um entrave comum à mobilidade

O perigo de os cegos sofrerem acidentes nas ruas não está apenas no ato de se deslocar de uma calçada para a outra ou de passar próximo a um bueiro aberto.

Estacionar carro na calçada é, ainda, uma queixa unânime entre deficientes. O ato é considerado infração grave, de acordo com as normas do Código de Trânsito Brasileiro. A multa é de R\$ 127 e mais sete pontos na carteira.

Segundo a Transalvador, de janeiro a abril deste ano, 2.587 motoristas foram multados por estacionarem sobre os passeios. Estima-se que o número é ainda maior, pois muitos cometem a infração e escapam da penalidade.

O diretor de patrimônio da Associação Baiana de Cegos, Everaldo Neris, conta que já tentou fazer contato com a Transalvador, mas a tentativa é sempre em vão. “A gente liga, eles dizem que vão até o local. A gente espera e eles não aparecem, não fazem nada”.

Para desviar dos veículos estacionados, os deficientes precisam, muitas vezes, disputar espaço com carros em movimento. Na Rua General Labatut, nos Barris, é possível encontrar pista tátil ao longo da calçada. Apesar disso, não é difícil encontrar carros parados em local indevido.

“As questões de acessibilidade seriam resolvidas se a sociedade mudasse de atitude”, disse o professor de filosofia Márcio Soares Lima.

Deficiente visual, ele defende a necessidade de sinalização sonora, da colocação adequada dos telefones públicos e da manutenção das pistas especiais. “A cidade não está preparada. Não tem acessibilidade, não existe cuidado nenhum. Nem para deficientes visuais, deficientes físicos idosos ou gestantes. As carências são enormes”.

Sem a fiscalização da Transalvador, carro para em local indevido e escapa de multa



No Barbalho, os bueiros ficam fechados, mas nem sempre esse é o cenário encontrado



A Sucom deveria fiscalizar equipamentos, como a pista dos Barris, que está incompleta



Em Nazaré, a pista tátil divide espaço com ambulantes, transeuntes e orelhão

