

REVISTA TÓPICOS

A INCLUSÃO DE DEFICIENTES AUDITIVOS E SURDOS NO PROCESSO DE HABILITAÇÃO: UMA REVISÃO DAS QUESTÕES DE ACESSIBILIDADE

DOI: 10.5281/zenodo.17162568

João Paulo Cuadal Soares¹

RESUMO

Atualmente, 10,7% da população brasileira enfrenta algum tipo de perda auditiva, com 2,3 milhões de indivíduos vivendo com deficiência auditiva grave. Essas pessoas frequentemente enfrentam desafios significativos em termos de autoexpressão e comunicação com ouvintes, o que pode levar a sentimentos de exclusão e insatisfação, particularmente em processos como a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), um direito garantido por lei. Esta pesquisa tem como objetivo analisar a inclusão de pessoas deficientes auditivos e surdas no processo de obtenção e retenção da CNH no Brasil, identificando as barreiras enfrentadas, as adaptações necessárias e as melhores práticas para promover uma inclusão efetiva. O estudo adota uma abordagem qualitativa e quantitativa, incluindo uma revisão bibliográfica expositiva e análise de dados quantitativos do município de Porto Velho entre 2016 e 2020, obtidos no Departamento Nacional de Trânsito do Estado de Rondônia. Os resultados indicam um baixo número de candidatos à obtenção da CNH com as restrições B (uso obrigatório de

REVISTA TÓPICOS - ISSN: 2965-6672

REVISTA TÓPICOS

próteses auditivas) e Y (surdez), demonstrando que indivíduos com perda auditiva, seja parcial ou total, enfrentam dificuldades para a obtenção da CNH, seja por desconhecimento, falta de acessibilidade nos órgãos responsáveis pela emissão do documento ou pela ausência de intérpretes de Libras nos Centros de Formação de Condutores.

Palavras-chave: Accessibility. Inclusion of the Deaf. Legislation. Hearing Loss. LIBRAS.

ABSTRACT

Currently, 10.7% of the Brazilian population suffers from some type of hearing loss, with 2.3 million individuals living with severe hearing impairment. These individuals often face significant challenges in terms of self-expression and communication with hearing individuals, which can lead to feelings of exclusion and dissatisfaction, particularly in processes such as obtaining a National Driver's License (CNH), a right guaranteed by law. This research aims to analyze the inclusion of deaf individuals in the process of obtaining and retaining a CNH in Brazil, identifying the barriers faced, the necessary adaptations and the best practices to promote effective inclusion. The study adopts a qualitative and quantitative approach, including an expository literature review and analysis of quantitative data obtained from the National Traffic Department of the State of Rondônia. The results indicate that individuals with hearing loss, whether partial or total, face significant difficulties due to the lack of accessibility in the agencies responsible for issuing the document and the absence of Libras interpreters in Driver Training centers.

Keywords: Inclusion of the Deaf. Accessibility. Legislation. Deaf in traffic

REVISTA TÓPICOS - ISSN: 2965-6672

REVISTA TÓPICOS

INTRODUÇÃO GERAL

Na antiguidade as pessoas com deficiência eram consideradas pessoas inferiores e conseqüentemente marginalizadas, discriminadas e excluídas do convívio social. Existem alguns registros sobre o estudo de surdos desde a Idade Média, mas de maneira mais sistemática as pessoas com necessidades especiais só foram estudadas mais recentemente entre os séculos XIX e XX com o surgimento dos exames a fim de identificar as possíveis causas das deficiências (Hautrive, 2019).

Na era moderna as pessoas com deficiência auditiva e surdas conquistaram o direito de circular, se expressar e se comunicar por meio da Língua Brasileira de Sinais (LIBRAS), resultado de uma intensa luta. Porém, mesmo após algumas conquistas, a utilização de LIBRAS recebe pouco reconhecimento e apoio, sendo subutilizada pela sociedade ouvinte, bem como pelos profissionais de saúde, acarretando na exclusão do surdo dos cuidados de saúde (Almeida, 2012).

Conforme apresentado por Gandra (2019), 10,7% dos milhões de pessoas no Brasil vivem com algum tipo de perda auditiva, sendo que 2,3 milhões delas são portadoras de deficiência grave. As dificuldades de autoexpressão e comunicação com os ouvintes são elevadas, o que faz com que se sintam excluídos e insatisfeitos em algumas de suas atividades na sociedade, inclusive na busca pela Carteira Nacional de Habilitação (CNH), direito garantido por lei (Oliveira; Salina; Annunziato, 2016).

REVISTA TÓPICOS

No tocante ao tráfego, dados mostram uma elevada incidência de acidentes no Brasil, resultando em perdas significativas, especialmente econômicas e físicas, que podem culminar em óbitos (Estrela, 2023). No trânsito circulam vários indivíduos, inclusive deficientes auditivos e surdos, que por lei têm o direito de dirigir, entretanto, a mesma lei que garante esse direito não é plenamente implementada, uma vez que os deficientes auditivos e surdos são invisíveis no trânsito. Consequentemente, a participação dos deficientes auditivos e surdos no trânsito é prejudicada, uma vez que o ambiente do trânsito exige muitos estímulos auditivos e visuais (Adura; Gianvecchio; Muñoz, 2012).

O trânsito não é apenas um problema técnico referente à engenharia de tráfego, envolve também as questões sociais, políticas, educacionais e psicológicas de seus usuários. No trânsito não há a possibilidade de escolhas individuais sem que existam consequências coletivas, ou seja, que as ações de um indivíduo interfiram na vida do outro (Adura; Gianvecchio; Muñoz, 2012; Adura, 2019). Nesse sentido, embora seja importante destacar que o direito constitucional de ir e vir é de todos os cidadãos, essa garantia não se aplica à população surda, sendo necessária maior conscientização para que possa existir a garantia da acessibilidade aos deficientes auditivos e surdos, seja no trânsito ou em qualquer outro local que estes tenham direito.

A inclusão de pessoas com deficiência em diversas esferas da sociedade é um tema de crescente relevância e importância. No trânsito, a inclusão de pessoas deficientes auditivas e surdas é um desafio e uma necessidade, pois a mobilidade impacta diretamente a qualidade de vida e a independência dos

REVISTA TÓPICOS

indivíduos. A obtenção e retenção da Carteira Nacional de Habilitação são etapas cruciais para que pessoas deficientes auditivas e surdas possam exercer plenamente seu direito à mobilidade. A legislação brasileira prevê mecanismos para garantir que pessoas com deficiência, incluindo surdos, possam obter a Carteira Nacional de Habilitação, respeitando suas particularidades e necessidades. No entanto, na prática, a efetividade desses mecanismos e a real inclusão dessas pessoas no trânsito ainda precisam ser investigadas e aprimoradas.

Assim, questões como a acessibilidade dos exames teóricos e práticos, a preparação dos instrutores e examinadores, bem como as adaptações necessárias nos veículos, são pontos essenciais para garantir que pessoas deficientes auditivas e surdas possam dirigir com segurança e autonomia. Esta pesquisa foi motivada pela dificuldade de encontrar material sobre o envolvimento de deficientes auditivos e surdos na conquista da Carteira Nacional de Habilitação. Muitas vezes, essas pessoas são vistas com descrença por grande parte da sociedade. Mesmo com a existência de legislação específica, a sociedade frequentemente exclui esses cidadãos, afetando-os negativamente e impedindo o exercício pleno de sua cidadania, inclusive no trânsito. Desta forma, este estudo contribuirá para o debate acerca da inclusão dos deficientes auditivos e dos surdos no trânsito, permitindo-lhes reivindicar seu lugar e, ao mesmo tempo, ampliar suas perspectivas e horizontes.

Considerando a importância do debate acerca da inclusão do deficiente auditivo e do surdo no trânsito, o presente estudo foi elaborado para

REVISTA TÓPICOS

responder as seguintes questões norteadoras: 1) Quais são as principais barreiras enfrentadas por pessoas deficientes auditivas e surdas no processo de obtenção da Carteira Nacional de Habilitação? 2) Quais adaptações são necessárias para tornar o processo de obtenção e retenção da Carteira Nacional de Habilitação mais acessível para as pessoas deficientes auditivas e surdas? 3) De que maneira a legislação atual apoia ou dificulta a inclusão de pessoas deficientes auditivas e surdas no trânsito? 4) Quais boas práticas podem ser identificadas em diferentes contextos que promovem a inclusão dos deficientes auditivos e dos surdos no trânsito?

A hipótese central deste estudo é que, embora existam legislações e políticas públicas destinadas a facilitar a inclusão dos deficientes auditivos e dos surdos no trânsito, existem lacunas significativas na implementação dessas medidas, resultando em barreiras práticas que dificultam a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação por pessoas deficientes auditivas e surdas. Tais barreiras incluem a falta de acessibilidade aos materiais didáticos e exames, a inadequação na formação dos instrutores e examinadores e insuficiência de adaptações nos veículos. Conseqüentemente, há a necessidade de aprimorar esses aspectos para garantir uma inclusão plena e efetiva dos deficientes auditivos e dos surdos no trânsito brasileiro.

Esta tese inclui um capítulo que trata de uma revisão bibliográfica acerca do tema proposto e de uma pesquisa quantitativa que apresentará dados sobre o panorama de atendimentos médicos envolvendo deficientes auditivos e surdos que pleiteiam a Carteira Nacional de Habilitação no município de Porto Velho, Estado de Rondônia.

REVISTA TÓPICOS

OBJETIVOS

Objetivo Geral

Analisar a inclusão dos deficientes auditivos e dos surdos no processo de obtenção e retenção da Carteira Nacional de Habilitação no Brasil, mapeando as barreiras enfrentadas, as adaptações necessárias e as boas práticas que podem ser implementadas para promover uma inclusão efetiva.

Objetivos Específicos

- Analisar a inclusão dos deficientes auditivos e dos surdos no processo de obtenção e manutenção da Carteira Nacional de Habilitação no Brasil.
- Avaliar as adaptações necessárias nos exames teóricos e práticos, na formação dos instrutores e examinadores e nos veículos utilizados por pessoas deficientes auditivas e surdas para garantir a acessibilidade.
- Coletar e analisar as percepções e experiências de pessoas deficientes auditivas e surdas sobre o processo de obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, identificando desafios e boas práticas.
- Mapear iniciativas bem-sucedidas em diferentes contextos que incentivem a inclusão efetiva de pessoas deficientes auditivas e surdas no trânsito.

REVISTA TÓPICOS

- Identificar lacunas na literatura e áreas que necessitam de mais pesquisas futuras para promover a inclusão plena de pessoas surdas no trânsito.
- Conhecer o panorama de atendimentos médicos relacionadas a deficientes auditivos e surdos que pleiteiam a Carteira Nacional de Habilitação no município de Porto Velho, Estado de Rondônia.

CAPÍTULO I. A INCLUSÃO DE DEFICIENTES AUDITIVOS E SURDOS NO PROCESSO DE HABILITAÇÃO: UMA REVISÃO DAS QUESTÕES DE ACESSIBILIDADE

1. INTRODUÇÃO

A audição é um dos sentidos humanos e é formada por um delicado sistema de canais projetado para enviar o som ao ouvido interno e gerar ondas que serão convertidas em estímulos elétricos e enviadas ao encéfalo, onde são processadas e reconhecidas como som. Existem pessoas que, devido a fatores genéticos, acidentes ambientais, físicos ou outros, perderam parcial ou totalmente sua capacidade auditiva, o que é chamado de perda auditiva ou surdez (Brasil, 2017). A perda auditiva pode acometer qualquer indivíduo independente de sua faixa etária, comprometendo suas atividades diárias e seus contatos sociais. A deficiência auditiva é uma deficiência sensorial cujo principal sintoma é a falta de reação aos estímulos sonoros (Francelin; Motti; Morita, 2010). De acordo com o Sistema de Conselhos de Fonoaudiologia (2017), existem três tipos de perdas auditivas quando avaliadas em decibéis (dB):

REVISTA TÓPICOS - ISSN: 2965-6672

REVISTA TÓPICOS

Perda auditiva condutiva; limiares de via óssea menores ou iguais a 15 dB NA e limiares de via aérea maiores que 25 dB NA, com gap aéreo-ósseo maior ou igual a 15 dB. Perda auditiva sensorio neural; limiares de via óssea maiores do que 15 dB NA e limiares de via aérea maiores que 25 dB NA, com gap aéreo-ósseo de até 10 dB. Perda auditiva mista; Limiares de via óssea maiores do que 15 dB NA e limiares de via aérea maiores que 25 dB NA, com gap aéreo-ósseo maior ou igual a 15 dB (Sistema de Conselhos de Fonoaudiologia, 2017, p. 12)

Conforme o Sistema de Conselhos de Fonoaudiologia (2017), a classificação da perda auditiva, deve ser considerado a média das frequências de 500Hz, 1000Hz, 2000Hz e 4000Hz da via área.

Audição normal, menor ou igual que 20 dB NA, nenhuma dificuldade significativa; perda

REVISTA TÓPICOS - ISSN: 2965-6672

REVISTA TÓPICOS

auditiva leve, 21 – 40 dB NA, percebe a fala com voz normal, mas tem dificuldade com voz baixa ou distante; a maioria dos ruídos familiares são percebidos; perda auditiva moderada, Grau I: 41 – 55 dB NA; Grau II: 56 – 70 dB NA, a fala é percebida se a voz é elevada; o sujeito entende melhor quando olha a pessoa que fala; percebe alguns ruídos familiares; perda auditiva severa, Grau I: 71 – 80 dB NA; Grau II: 81 – 90 dB NA, a fala é percebida se a voz é elevada e próxima à orelha; percebe ruídos intensos; perda auditiva muito severa, Grau I: 91 – 100 dB NA; Grau II: 101 – 110 dB NA; Grau III: 111 – 119 dB NA, Nenhuma percepção da fala; Somente os ruídos muito fortes são percebidos; deficiência auditiva total / Cofose, maior que 120 dB NA, não percebe som (Sistema de Conselhos de Fonoaudiologia, 2017, p. 16)

REVISTA TÓPICOS

Já conforme a Organização Mundial da Saúde- OMS (2020) a classificação da perda auditiva, deve ser considerado a média das frequências de 500Hz, 1000Hz, 2000Hz e 4000Hz da via área.

Audição normal, menor ou igual que 20 dB NA, nenhum problema em ouvir sons; Leve: 21 < 35 dB, pode apresentar dificuldade em ouvir o que é falado em locais ruidosos; Moderada: 35 < 50 dB, pode apresentar dificuldade em ouvir em ouvir conversa particularmente em lugares com ruídos; Moderadamente Severo: 50 < 65 dB, Dificuldade em participar de uma conversa especialmente em locais ruidosos. Mas pode ouvir se falarem com a voz mais alta sem dificuldade; Severo: 65 < 80dB, Não ouve a maioria das conversas e pode ter dificuldade em ouvir sons elevadas. Dificuldade extrema para ouvir em lugares ruidosos e fazer parte de uma conversa; Profundo: 80 < 95, Dificuldade extrema em ouvir voz em forte intensidade; Surdo: > 95 dB, não consegue escutar

REVISTA TÓPICOS - ISSN: 2965-6672

REVISTA TÓPICOS

nenhuma conversa e a maioria dos sons ambientais. (OMS, 2020)

Strobel (2009) explica conceitualmente que o povo surdo é um grupo de sujeitos surdos que têm costumes, história, tradições em comum, constroem sua concepção de mundo através da visão. A comunidade surda, na verdade não é só de surdos, inclui também sujeitos ouvintes, como a família, os intérpretes, professores, amigos e outros que participam e compartilham os mesmos interesses em comuns em uma determinada localização como as associações de surdos, federações de surdos, igrejas e outros (Strobel, 2009). Cabe ressaltar que a sociedade confunde perda auditiva com surdez, sendo que, em muitos casos, a perda auditiva pode ser revertida com cirurgia ou aparelhos auditivos. A surdez pode ser caracterizada pela perda total da audição, podendo envolver fatores genéticos, ambientais e naturais. Em alguns casos, isso pode resultar na ausência da fala, tornando necessária a utilização da Língua Brasileira de Sinais (LIBRAS) para a comunicação (Santos, 2015).

1.1 O histórico da comunicação com os surdos no mundo – da pré história aos tempos modernos

A história dos surdos tem sido retratada de diversas maneiras ao longo dos anos, sendo a maioria abordada pelos olhos de ouvintes, de modo que os historiadores dividem em grandes períodos, sendo estes a Pré-História, a

REVISTA TÓPICOS

Idade Antiga, a Idade Média, a Idade Moderna e a Idade Contemporânea. É importante ressaltar que em cada uma dessas sociedades havia aspectos diferentes inerentes ao momento que se vivia. Já no contexto histórico direcionado aos surdos, o desenvolvimento das fases são 3, sendo elas a Revelação Cultural, o Isolamento Cultural e o Despertar Cultural (Strobel, 2009).

A Revelação cultural diz respeito a uma fase em que os povos surdos não apresentavam dificuldades com a educação, de modo que estes já tinham conhecimento sobre a escrita, assim como Strobel (2009) ressalta que também já haviam surdos professores, artistas e ocupantes de outros espaços. Já o Isolamento Cultural se refere a um momento conflituoso e que culminou em conflitos no tocante ao acesso à língua de sinais e oposição de sua implantação, pois ainda era muito enraizado o pensamento de que a oralização era a solução aos surdos. Por fim, o Despertar Cultural diz respeito à fase iniciada a partir da década de 60 com a aceitação da língua de sinais e da cultura surda após conflituosos anos (Strobel, 2009).

Há registros de surdez desde 368 a.C., quando Sócrates filósofo grego fez registros relacionados aos surdos e à língua dos sinais. Duarte *et al.* (2013, p. 1713 – 1734) descreveu que:

Se não tivéssemos voz nem língua, mas apesar disso desejássemos manifestar coisas uns com os outros, não deveríamos, como as pessoas

REVISTA TÓPICOS - ISSN: 2965-6672

REVISTA TÓPICOS

que hoje são mudas, nos empenhar em indicar o significado pelas mãos, cabeça e outras partes do corpo? (Duarte et al., 2013, p. 1713 – 1734).

Além disso, Duarte *et al.* (2013) salienta que há registros depois de Cristo (d.C.) que relatam por exemplo, a existência de um arcebispo da Inglaterra, John Beverly, considerado o primeiro professor surdo a ensinar seus alunos de forma compreensível. No século XVI, o médico Girolamo Cardano colocou-se à disposição para ensinar os surdos por meio de símbolos, garantindo a sua educação e inclusão social. Estes conceitos sobre quem veio primeiro como professor ou como estudioso nas questões dos surdos sofrem algumas contradições devido à falta de registros nas épocas mais antigas, no entanto, alguns nomes se fazem necessários citar, além de seus feitos e relevância no contexto da ascensão de uma língua de sinais.

Na história da formação e evolução da Língua de Sinais vale citar Charles Michel de L'Epeé como um dos primeiros a tratar as hipóteses em termos de signos linguísticos. Por volta de 1750 em Paris, L'Epeé criou uma escola especial para surdos, batizou-a de Instituto Nacional de Jovens Surdos de Paris, assumindo assim o direito de os surdos entrarem na história com algo diretamente desenvolvido para eles, bem como com uma linguagem própria de sinais (Almeida; Almeida, 2012).

REVISTA TÓPICOS - ISSN: 2965-6672

REVISTA TÓPICOS

Com o advento dos primeiros sinais das línguas de sinais, vários pesquisadores começaram a buscar maneiras de melhorar esses sinais. No entanto, em 11 de setembro de 1880, aconteceu em Milão o II Congresso Internacional de Educadores de Surdos, onde ficou marcado mundialmente pela proibição da utilização de Línguas de Sinais em ambientes públicos e escolares (Árya, 2015). Em 1960, após anos de proibição da língua de sinais, o professor William C. Stokoe afirmou que a língua de sinais estadunidense é algo natural, completa e intrincada, demonstrando que possui uma estrutura linguística completa e complexa, similar à língua maternal.

Os autores, Mori e Sander (2015) enfatizam que:

Pelo fato de a Língua de Sinais indígenas serem usadas não só pelos surdos, mas, principalmente, na comunicação intertribal, apesar de terem sido aqueles primeiros estudos extremamente importantes, considera-se como data inicial dos estudos científicos das Línguas de Sinais dos surdos, os trabalhos realizados a partir de 1957 por William C. Stokoe sobre a ASL - American Sign Language, financiados pelo governo norteamericano. Sua primeira publicação, Language Structure: An outline of

REVISTA TÓPICOS - ISSN: 2965-6672

REVISTA TÓPICOS

the Visual Communication Systems of the American Deaf, de 1960, é tida como marco, como “prova” da importância linguística das Línguas de Sinais. Em 1965 ele publica, em coautoria com D. Casterline e C. Cronoberg, o primeiro dicionário de Língua de Sinais (A Dictionary of American Sign Language), inserindo definitivamente o estudo das Línguas de Sinais na ciência linguística (Mori; Sander, 2015, p. 05-08).

Desde então, a população surda conquistou novas formas de inserção na sociedade, e longe das atribulações da época em que reinava a ditadura do oralismo. A população surda está criando diretrizes, descobertas e formas de formalizar a língua de sinais para outros países. Por outro lado, havia um tabu entre a população ouvinte, governos e universidades, que resistiam em aceitar a língua de sinais como oficial. Inicialmente, não perceberam que cada país já possuía sua própria língua de sinais, o que mostrou que a língua de sinais não era universal (Souza, 2018).

Nessa perspectiva, cada país adere a uma língua própria, influenciada pelas culturas locais, bem como certas expressões que variam de uma região para

REVISTA TÓPICOS - ISSN: 2965-6672

REVISTA TÓPICOS

outra, sem que ali se padronizem ao nível nacional. O que muitos consideram loucura ou mímica, para os surdos os gestos são mecanismos de comunicação onde cada articulação gestual possui sua própria estrutura gramatical para expressar significados. A evolução ou desenvolvimento das questões relacionadas à população surda está compilada no quadro 1, que foi adaptado do material de Strobel (2009) e que apresenta um cronograma de história dos surdos.

Quadro 1. Sinopse da sequência de eventos na história dos surdos. Adaptado de Strobel (2009).

P e rí o d o s H is t ó ri c	Principais Acontecimentos
---	----------------------------------

REVISTA TÓPICOS - ISSN: 2965-6672

REVISTA TÓPICOS

o s	
I d a d e A n ti g a (4 7 6 d . C)	<ul style="list-style-type: none">• Menção aos surdos na Bíblia, mais precisamente na passagem de Marcos, 7: 31-37.• Menção a castigos, maus-tratos ou eliminação de surdos por serem considerados pessoas castigadas ou enfeitiçadas.• Relatos incluem o tratamento aos surdos como pessoas marginalizadas ou miseráveis na Grécia; menção à uma visão dos surdos como deuses entre os Egípcios e Persas.• Menção aos surdos por filósofos como Heródoto, Sócrates, Hermógenes e Aristóteles, este último que comparava a ausência de audição e fala à ausência de pensamento, o qual acreditava um ato absurdo a tentativa de ensinar um surdo a falar.
I d	<ul style="list-style-type: none">• Surdos eram jogados às fogueiras, bem como eram impedidos do recebimento de comunhão, heranças e

REVISTA TÓPICOS - ISSN: 2965-6672

REVISTA TÓPICOS

a
d
e
M
é
d
ia
(
4
7
6
-
1
4
5
3
)

- direitos comuns aos cidadãos, como por exemplo o voto.
- Surdos de receberem heranças, de votar e enfim, de todos os direitos como cidadãos.

I
d
a
d
e
M
o

- Surgimento de pessoas como Girolamo Cardano e Pedro Ponce de Leon. O primeiro médico filósofo que reconhecia as habilidades cognitivas dos surdos, considerando um crime à negativa à instrução de surdos. O segundo um monge que estabeleceu na Espanha a primeira escola para surdos em um monastério de Valladolid, com base em uma

REVISTA TÓPICOS - ISSN: 2965-6672

REVISTA TÓPICOS

- d metodologia de escrita e oralização, além da criação de
e escola para professores de surdos.
- r • Fray de Melchor Yebra - escreveu livro que descreve e
n ilustra o alfabeto manual da época.
- a • Juan Pablo Bonet iniciou a educação de surdos através
(de sinais, publicou o primeiro livro sobre a educação
1 de surdos em que expunha o seu método oral e era um
4 defensor do ensino precoce do alfabeto manual aos
5 surdos.
- 3 • John Bulwer, George Dalgarno e John Bulwer que
– acreditavam na linguagem de sinais como algo
1 universal.
- 7 • Jacob Rodrigues Pereire - provavelmente o primeiro
8 professor de surdos na França após ter oralizado a
9 própria irmã.
-) • Samuel Heinicke- iniciou as bases da filosofia oralista,
onde um grande valor era atribuído somente à fala em
1778 fundou a primeira escola de oralismo puro em
Leipzig.
- Abade Charles Michel de L'Epée conheceu duas irmãs
gêmeas surdas que se comunicavam através de gestos,
iniciou e manteve contato com os surdos carentes,
aprendeu a linguagem e instruiu os surdos com as
combinações de língua de sinais e gramática francesa.
Fundou a primeira escola pública para os surdos
“Instituto para Jovens Surdos e Mudos de Paris” e

REVISTA TÓPICOS - ISSN: 2965-6672

REVISTA TÓPICOS

	<p>treinou inúmeros professores para surdos. Até a sua morte fundou 21 escolas ele já tinha fundado 21 escolas para surdos na França e na Europa.</p> <ul style="list-style-type: none">• Thomas Braidwood cria a primeira escola para surdos na Inglaterra.
<p>I d a d e C o n te m p o r â n e a (1</p>	<ul style="list-style-type: none">• Thomas Hopkins Gallaudet parte à Europa para buscar métodos de ensino aos surdos, indo conhecer o trabalho realizado por Braidwood, em escola “Watson’s Asylum” que usava a língua oral na educação dos surdos, porém foi impedido de usar o método, migrando então para a França onde foi bem acolhido e impressionou-se com o método de língua de sinais usado pelo abade Sicard. Assim, volta à América trazendo o professor surdo Laurent Clerc, melhor aluno do “Instituto Nacional para Surdos Mudos”, de Paris, quando chegam fundam juntos a primeira escola permanente para surdos nos Estados Unidos. A escola foi um sucesso e outras escolas foram abertas nos Estados Unidos.• Alexander Melville Bell, professor de surdos, inventou um código de símbolos chamado “Fala visível” ou “Linguagem visível”, sistema que utilizava desenhos dos lábios, garganta, língua, dentes e palato, para que

REVISTA TÓPICOS - ISSN: 2965-6672

REVISTA TÓPICOS

- 7 os surdos repetissem os movimentos e os sons
8 indicados pelo professor.
- 9 • Eduardo Huet, professor surdo com experiência chega
– ao com a intenção de abrir uma escola para pessoas
d surdas. Foi fundada a primeira escola para surdos no
ia Rio de Janeiro – Brasil, o “Imperial Instituto dos
s Surdos-Mudos”, hoje, “Instituto Nacional de Educação
a de Surdos” (INES). Foi nesta escola que surgiu, da
t mistura da língua de sinais francesa com os sistemas já
u usados pelos surdos de várias regiões do Brasil, a
ai LIBRAS (Língua Brasileira de Sinais).
- s) • Por decreto imperial, Lei nº 3.198, de 6 de julho, o
“Imperial Instituto dos Surdos-Mudos” passou a
chamar-se “Instituto Nacional de Educação dos
Surdos” – INES. Foi proibida a língua de sinais
oficialmente nas salas de aula, mesmo com a proibição
os alunos surdos continuaram usar a língua de sinais
nos corredores e nos pátios da escola.
- Foi fundada a CBDS, Confederação Brasileira de desportos de Surdos, em São Paulo- Brasil.
 - Foi fundada a FENEIS– Federação Nacional de Educação e Integração dos Surdos, no Rio de Janeiro – Brasil, sendo que a mesma foi reestruturada da antiga ex-FENEIDA.
 - A FENEIS conquistou a sua sede própria no dia 8 de janeiro de 1993, Rio de Janeiro - Brasil.

REVISTA TÓPICOS - ISSN: 2965-6672

REVISTA TÓPICOS

- Formação de agentes multiplicadores Libras em Contexto em MEC/Feneis.

1.2 Oficialização da Língua Brasileira de Sinais (LIBRAS)

Por muitos séculos, pessoas surdas ao redor do mundo eram consideradas incapazes de aprender simplesmente por possuírem uma deficiência. No Brasil, infelizmente, isso não foi diferente. Essa visão capacitista só começou a mudar com transformações que ocorreram, num primeiro momento, na Europa, a partir do século XVI, quando educadores, por conta própria, começaram a se preocupar com esse grupo.

Um dos educadores mais marcantes na luta pela educação dos surdos foi Ernest Huet que perdeu a audição aos 12 anos, entretanto, como era de família nobre francesa teve acesso à melhor educação possível e aprendeu a Língua de Sinais Francesa no Instituto Nacional de Surdos-Mudos de Paris. Tomando-se como inspiração a iniciativa de Huet, fundou-se em 26 de setembro de 1856 o Imperial Instituto de Surdos-Mudos, como instituição de caráter privado. No seu percurso, o Instituto recebeu diversos nomes, sendo que a mudança mais significativa se deu no ano de 1957, recebendo a denominação de Instituto Nacional de Educação dos Surdos – INES, que está em funcionamento até hoje. Essa mudança refletia o princípio de modernização da década de 1950, no Brasil, no qual o Instituto, e suas discussões sobre educação de surdos, também estava inscrito (Silva *et al.*, 2024).

REVISTA TÓPICOS

Huet e a Língua de Sinais Francesa tiveram grande influência na Língua Brasileira de Sinais, de modo que a Libras se difundiu e passou a ser usada pelos surdos brasileiros. Por outro lado, ainda havia aqueles educadores que defendiam a ideia de que a educação de pessoas surdas seria através da oralização, onde a comunicação aconteceria nas modalidades de escrita, leitura, leitura labial e também oral. Prova disso foi a proibição do uso de sinais ocorrido em 1880 durante o Congresso de Milão (Silva *et al.*, 2024). Este cenário só foi modificado anos mais tarde e sob a pressão do movimento surdo que manteve a utilização da linguagem de sinais.

Concentrando-se então na tentativa de garantir a todos o direito de participar do trabalho social e inspirado na “Conferência Mundial sobre Educação para Todos” realizada na Tailândia em 1990, foi aprovada em 1991 pela Organização das Nações Unidas (ONU) a proposta Sociedade para Todos. A Declaração de Salamanca, a Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO) demonstram a necessidade da inclusão, a partir da sociedade (Kendrick; Cruz, 2018).

A Declaração de Salamanca, adotada com aplausos na cidade espanhola de Salamanca em 10 de junho de 1994, afirma:

O direito à educação de todos os indivíduos, tal como está inscrito na Declaração Universal dos Direitos do Homem de 1948, e renovando a

REVISTA TÓPICOS - ISSN: 2965-6672

REVISTA TÓPICOS

garantia dada pela comunidade mundial na Conferência Mundial sobre Educação para Todos de 1990 de assegurar esse direito, independentemente das diferenças individuais (UNESCO, 1994).

Desde que a população surda ganhou espaço e visibilidade, movimentos sociais surdos se desenvolveram em prol de políticas públicas que garantissem a liberação do uso da língua de sinais, até mesmo como meio de inclusão nas escolas. Dessa forma, ficou evidente que a união levaria à maior amplitude do movimento surdo, por isso foram construídas comunidades surdas, onde usavam a comunicação por sinais para serem vistos como membros plenos da sociedade (Alves; Frassetto, 2015).

No Brasil, a Língua de Sinais foi oficializada em 24 de abril de 2002, sob Lei Federal nº 10.436. Esta Lei garante a livre vontade de comunicação no país, tornando bilíngue todo cidadão que a adquirir, o que desencadeou euforia e comemoração entre a população surda, pois simbolizava a vitória da causa e a igualdade de todos os grupos da sociedade, bem como o reconhecimento da necessidade de inclusão (Planalto, 2002).

Neste contexto, grande relevância teve o Decreto n.º 5.626, de 22 de dezembro de 2005, que regulamenta a Lei nº 10.436, de 24 de abril de 2002, e o art. 18 da Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece

REVISTA TÓPICOS - ISSN: 2965-6672

REVISTA TÓPICOS

como pessoa surda aquela que, por ter perda auditiva, compreende e interage com o mundo através de experiências visuais, manifestando sua cultura principalmente pelo uso da Língua Brasileira de Sinais - Libras. Além disso, trata em seu parágrafo único considerando como deficiência auditiva a perda bilateral, parcial ou total, de quarenta e um decibéis (dB) ou mais, aferida por audiograma nas frequências de 500Hz, 1.000Hz, 2.000Hz e 3.000Hz (Planalto, 2024).

A Federação Nacional de Educação e Integração de Surdos (FENEIS) foi um dos maiores movimentos associativos, realizando ações coletivas com grupos diversos, como grupos de teatro, associações de surdos, comissões de defesa dos direitos dos surdos e o grêmio estudantil do Instituto Nacional de Educação de Surdos do Rio de Janeiro (INES-RJ) (Carniel, 2018). Após a formalização e a intensa luta pela transformação da Língua de Sinais como língua oficial dos surdos no Brasil, 5,8 milhões de brasileiros passaram a celebrar o dia 26 de setembro como o Dia Nacional do Surdo. Este dia marca importantes debates e a luta pelos direitos dos surdos, simbolizando sua inserção na sociedade (Biblioteca Virtual em Saúde, 2024). Dessa forma, Huet e a Língua de Sinais Francesa tiveram grande influência na Língua Brasileira de Sinais, a Libras, que foi ganhando espaço aos poucos e logo passou a ser utilizada pelos surdos brasileiros.

Contudo, nesse mesmo período, muitos educadores ainda defendiam a ideia de que a melhor maneira de ensinar era pelo método oralizado, ou seja, a educação de pessoas surdas seria através do domínio de línguas orais. Nesse caso, a comunicação acontece nas modalidades de escrita, leitura, leitura

REVISTA TÓPICOS

labial e também oral (Silva *et al.*, 2024). No Congresso de Milão, em 11 de setembro de 1880, muitos educadores votaram pela proibição da utilização da língua de sinais por não acreditarem nesse método como efetivo na educação das pessoas surdas.

Essa decisão provocou grandes prejuízos quanto ao ensino da Língua Brasileira de Sinais, mas, mesmo diante dessa proibição, a Libras continuou sendo utilizada pela persistência dos surdos. Posteriormente, buscaram a legitimidade da língua e os surdos continuaram lutando para seu reconhecimento e regulamentação através de um projeto de lei escrito em 1993. Mas, apenas em 2002, foi aprovada a Lei 10.436/2002, que reconhece a Língua Brasileira de Sinais (Libras) como meio legal de comunicação e expressão no país (Silva *et al.*, 2024).

Conforme explicam Silva *et al.* (2024) a “Língua Brasileira de Sinais é uma língua de modalidade espaço-visual em que é possível se comunicar por meio de gestos, expressões faciais e corporais e não deve ser confundida com a mímica ou simples gestos”. O seu entendimento ocorre levando em conta alguns parâmetros, no total de cinco, sendo estes a configuração da mão (posição dos dedos), local de articulação (local no espaço entre a cabeça e o abdômen em que o movimento é feito), o movimento (como as mãos se movimentam no espaço), a direção (para onde a mão está orientada) e a expressão facial e/ou corporal usadas para complementar e intencionalizar a sinalização (Silva *et al.*, 2024). É uma língua com gramática própria e possui variações, de modo que diversas palavras possuem mais de um sinal para descrevê-las, podendo apoiar-se em diferentes características, como idades,

REVISTA TÓPICOS

gêneros, costumes, tradições, e claro, regiões geográficas de seus falantes (Silva *et al.*, 2024).

Silva *et al.* (2024) reforçam que:

Por possuir suas próprias regras, com a Lei 10.436, decretada em 2002, a Libras passou a ser considerada uma das línguas oficiais do país. Através dela o poder público passou a fornecer meios para o uso e a difusão da Língua Brasileira de Sinais. Através de sua difusão, a Libras visa promover a inclusão e a acessibilidade ao quebrar as barreiras comunicacionais, possibilitando a integração de pessoas surdas e sua comunidade no âmbito educacional e cultural. Desse modo, acredita-se que a língua exerce um importante papel no desenvolvimento das funções cognitivas, pois a criança começa a perceber o mundo não apenas através dos olhos, mas também por meio de uma língua própria. A criança ouvinte, desde seu nascimento, é exposta à língua oral,

REVISTA TÓPICOS - ISSN: 2965-6672

REVISTA TÓPICOS

tendo a chance de adquirir uma língua que a permitirá viver experiências no seu meio, e também trocas comunicativas. Assim, é importante que a criança surda tenha a garantia de uma língua própria que a ajude a conquistar o mesmo, portanto, quanto mais cedo criança surda for apresentada à Libras, maior será a facilidade no desenvolvimento de suas funções cognitivas.

Por fim, outro aspecto positivo é o fato de que a LIBRAS faz com que haja a inserção das pessoas na comunidade surda, onde, por meio dela, compartilham um conjunto de características em comum, promovendo um sentimento de identificação e pertencimento a uma comunidade. A cultura surda possui diversas identidades, sendo que há surdos que perderam a audição, aqueles cujos pais também são surdos, os que têm uma realidade visual introduzida desde a infância, e até mesmo filhos de pais ouvintes que defendiam a oralização. Assim, é necessário pensar a LIBRAS como uma língua que também é passível de mudanças, dada a pluralidade de seus sujeitos (Silva *et al.*, 2024).

1.3 Diagnóstico da surdez

REVISTA TÓPICOS - ISSN: 2965-6672

REVISTA TÓPICOS

A palavra surdez refere-se a qualquer tipo de perda auditiva, parcial ou total. A perda auditiva é quando uma das estruturas do ouvido apresenta uma alteração que leva à diminuição na capacidade de perceber o som. O diagnóstico de surdez raramente ocorre precocemente, pois não é uma condição visual, o que dificulta o tratamento nas fases iniciais, mas é muito importante que o diagnóstico de surdez seja nos primeiros anos de vida, pois quanto mais cedo a criança for diagnosticada, melhor será a sua integração na comunidade surda (Bogo; Cagnini; Raduenz, 2014).

A detecção da surdez na maioria das vezes começa no seio familiar, quando os pais percebem as dificuldades de comunicação com a criança ou com o sujeito, pois a surdez também ocorre no indivíduo quando adulto. Os primeiros sinais de perda auditiva podem ser descobertos em crianças e adultos. Os adultos podem ter dificuldade em entender o que os outros estão falando. Por isso, o paciente ou seus familiares devem procurar um médico assim que perceberem essas alterações, para a realização de exames, avaliações e um possível diagnóstico de surdez (Bogo; Cagnini; Raduenz, 2014).

Bogo, Cagnini e Raduenz (2014) afirmam que as relações familiares após o diagnóstico dependem da forma como os profissionais de saúde se comunicam:

Este período é muito delicado, muda o status da criança para os pais, carregando na criança

REVISTA TÓPICOS - ISSN: 2965-6672

REVISTA TÓPICOS

o estigma de anormal, o qual virá a ser impossibilitado de se realizar os sonhos projetados anteriormente ao nascimento, aniquilando as esperanças depositadas no filho pelos seus pais. Portanto, é imprescindível aos profissionais dar o suporte necessário, com atitudes de acolhimento, apoiando e fornecendo orientações claras, apontando alternativas e outras possibilidades para aperfeiçoar o desenvolvimento da criança (Bogo; Cagnini; Raduenz, 2014).

O diagnóstico da surdez é feito com um teste chamado audiometria, tendo como objetivo avaliar a capacidade do paciente de ouvir e interpretar sons. A deficiência auditiva é dividida em graus, de modo que esta pode ser classificada como: surdez parcial, em que o paciente tem surdez leve entre 25 e 40 dB e não é necessário o uso de aparelho auditivo neste grau. Já a surdez moderada (41 a 70 dB) pode causar problemas de comunicação e compreensão, mas não interfere significativamente na linguagem. A surdez severa (71 a 90 dB) causa dificuldades de fala e aprendizagem e geralmente requer o uso de aparelhos auditivos (Bogo; Cagnini; Raduenz, 2014).

REVISTA TÓPICOS

O indivíduo com surdez profunda (acima de 90 dB) geralmente não possui fala e linguagem. A perda auditiva pode ser tratada com diferentes tipos de implantes e cirurgias, que podem melhorar a qualidade de vida, mas não necessariamente restaurar a audição, sendo frequentemente tratada com aparelhos auditivos. Algumas perdas auditivas podem ser tratadas com diferentes tipos de implantes e cirurgias que levam à cura. Desta forma, é muito importante que o diagnóstico seja precoce, pois os resultados serão mais positivos para um possível tratamento ou inclusão de uma educação bilíngue na comunidade surda (Bogo; Cagnini; Raduenz, 2014).

1.4 O histórico do surgimento das próteses auditivas

O aparelho auditivo é um dispositivo eletrônico com um pequeno microfone que amplifica os sons. A perda da audição afeta as pessoas por diferentes causas e pode ser amenizada com o uso de aparelhos auditivos, cuja prescrição deve ser realizada por médico especializado. A função do aparelho auditivo é converter as ondas sonoras em sinais elétricos e os mandar diretamente a um amplificador, que eleva a potência dos sinais e os envia para o ouvido através de um receptor (Auditif, 2024).

O dispositivo considerado precursor do aparelho auditivo moderno foi inventado por Frederick C. Rein em 1888. Este dispositivo consistia em um tubo que conduzia o som do ambiente diretamente para o ouvido do usuário. No entanto, o desenvolvimento significativo dos aparelhos auditivos ocorreu ao longo do século XX, com avanços tecnológicos que levaram a dispositivos mais sofisticados e eficazes (Auditif, 2024).

REVISTA TÓPICOS

O uso de válvulas eletrônicas nas décadas de 1920 e 1930, seguido pela introdução de transistores na década de 1950, contribuiu para a melhoria da qualidade e do desempenho dos aparelhos auditivos. Desde então, estes evoluíram consideravelmente em termos de design, tamanho, funcionalidades e eficácia, incorporando tecnologias digitais avançadas para melhor atender às necessidades das pessoas com perda auditiva (Auditif, 2024).

A história dos aparelhos auditivos remonta a vários séculos, mas o desenvolvimento significativo começou no final do século XIX e continuou ao longo do século XX. Os marcos importantes na origem e evolução dos aparelhos auditivos durante o século XVII estão relacionados ao surgimento dos dispositivos em forma de cone que canalizavam o som em direção ao ouvido do usuário (trompetes acústicos). Já no século XIX surgiu o primeiro dispositivo elétrico inventado por Frederick C. Rein em 1888 e que ficou conhecido como “acumulador de carbono”, pois usava um microfone de carbono para converter as ondas sonoras em correntes elétricas que eram então amplificadas (Auditif, 2024).

Na década de 1920 ocorreu o advento das válvulas eletrônica, de modo que os aparelhos auditivos começaram a se tornar mais práticos e eficazes. Os dispositivos desta época eram comumente grandes e volumosos. Anos mais tarde, na década de 1950, houve a introdução dos transistores, representando assim significativo avanço. Os transistores eram menores, mais eficientes e consumiam menos energia do que as válvulas eletrônicas, permitindo a criação de aparelhos auditivos menores e mais portáteis (Auditif, 2024).

REVISTA TÓPICOS

Seguindo para a década de 1980 a digitalização da tecnologia permitiu avanços na qualidade e na capacidade de ajustes dos aparelhos auditivos. Os aparelhos auditivos digitais ofereciam maior precisão no processamento do som, bem como ajustes mais finos e personalizados para as necessidades específicas de cada usuário. Atualmente os aparelhos auditivos modernos são pequenos, discretos, sendo em sua maioria totalmente digitais e que utilizam tecnologia avançada para o fornecimento de uma experiência auditiva mais natural e eficaz (Auditif, 2024).

1.5 A importância da medicina do tráfego e o acesso dos deficientes auditivos e surdos ao trânsito

O Relatório de Situação Global da Organização Mundial da Saúde (OMS) acerca da Segurança no Trânsito se referiu a dados oriundos de 180 países, tais dados descreveram um cenário de 1,35 milhão de mortes por ano em decorrência de acidentes rodoviários, além de 50 milhões de feridos. Os países de baixa renda, entre eles o Brasil figura como os de maior incidência (Adura, 2019). Os acidentes rodoviários perfazem a oitava causa de morte em todo o mundo e as lesões oriundas destes são a principal causa de morte entre crianças e jovens de 5 a 29 anos e a terceira principal causa em indivíduos de 30 a 44 anos. A Organização Mundial de Saúde projeta que o número de mortes alcance 1,9 milhões até 2030 (Adura, 2019).

No Brasil, de acordo com dados fornecidos pelo Ministério da Saúde, houve um total de 32.615 mortes no ano de 2017, o equivalente a uma média de aproximadamente 90 mortes por dia. A taxa de mortalidade por acidentes de trânsito foi de 18,1 mortes por cem mil indivíduos (Adura, 2019). O

REVISTA TÓPICOS

Conselho Federal de Medicina revelou recentemente que, em média, 5 pessoas morrem a cada hora, enquanto 20 pessoas precisam ser internadas em uma unidade de saúde pública devido a ferimentos graves sofridos em incidentes de trânsito. Na última década, acidentes nas estradas do país resultaram em mais de 1,6 milhão de feridos, incorrendo em um custo direto de quase R\$ 3 bilhões para o Sistema Único de Saúde (SUS) (Adura, 2019).

Estes números seguiram aumentando conforme destacado por Estrela (2023) que chamou a atenção para o fato de que o Brasil é o terceiro país que mais registra mortes no trânsito, perdendo apenas para Índia e China. O Brasil é confrontado com uma questão cada vez maior em relação à segurança no trânsito, conforme evidenciado pelo aumento de mortes ao longo dos anos. Os números fornecidos pelo Ministério da Saúde revelam um aumento nas mortes por acidentes rodoviários, que passaram de 32.667 em 2019 para 33.813 em 2021, representando um aumento de aproximadamente 3,5% ao longo de três anos. Em 2022, houve uma redução marginal na contagem de fatalidades, com um total de 31.174 casos relatados, mas não foi uma queda significativa. Outros dados do Ministério da Saúde indicam que os motociclistas sofrem o maior número de vítimas nas estradas brasileiras, seguidos por ocupantes de carros e pedestres. A faixa etária de maior risco são os indivíduos entre 20 e 59 anos (Estrela, 2023).

Tantas evidências científicas fizeram com que a Organização das Nações Unidas e a Organização Mundial de Saúde recomendassem a utilização da ciência médica e de seus profissionais para abordar o que é conhecido como a “Patologia do Século XXI”, ou seja, o trauma resultante dos chamados

REVISTA TÓPICOS

“acidentes” de trânsito. Diante desta realidade, A Medicina do Tráfego é o campo da ciência médica que se preocupa com a proteção do bem-estar físico, mental e social de indivíduos que viajam por qualquer meio de mobilidade. Ela investiga as causas dos acidentes de trânsito para prevenir ou reduzir seu impacto, além de fornecer assistência técnica para o desenvolvimento do sistema legal e influenciar o comportamento dos usuários da estrada (Adura; Gianvecchio; Muñoz, 2012; Adura, 2019).

Além disso, a Medicina Preventiva do Tráfego identifica causas de acidentes, grupos de alto risco e divulga dados de saúde relacionados a acidentes ao público. O exame de aptidão física e mental é fundamental, pois ajuda na avaliação da aptidão física dos motoristas. A Medicina Legal do Tráfego colabora com o governo para desenvolver legislação adequada em relação à segurança no trânsito. As resoluções do Conselho Nacional de Trânsito foram influenciadas pela colaboração com especialistas da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (ABRAMET) (Adura; Gianvecchio; Muñoz, 2012; Adura, 2019).

A Medicina do Tráfego tem extrema importância, pois cabe a ela, entre outras funções, as avaliações dos condutores antes da aquisição da Carteira Nacional de Habilitação, sendo levado em conta todas as particularidades dos indivíduos que pleiteiam tal documento, de modo que os médicos especialistas precisam se munir de exames e testes que irão mensurar as capacidades dos candidatos. O Exame de Aptidão Física e Mental (EAFM) é realizado para avaliar as funções dos candidatos e as suas capacidades cognitivas, motoras, musculares, a percepção espacial destes, bem como a

REVISTA TÓPICOS

capacidade de compreensão, coordenação, audição, memória, discernimento, julgamento e tomada de decisões. O EAFM terá validade conforme a faixa etária do candidato, de 18 a 49 anos, requerem reavaliações a cada 10 anos, de 50 a 69 anos, requerem reavaliações a cada 05 anos e após os 70 anos, as reavaliações obedecem a períodos a cada 03 anos (Adura, 2019).

Entre outras avaliações, a avaliação otorrinolaringológica é de extrema importância, pois é por meio desta que o Médico do Tráfego avalia a capacidade dos motoristas para a detecção de sons externos de alertas como sirenes, buzinas, sinos, alarmes, entre outros, bem como ruídos que indiquem avarias mecânicas. A avaliação otorrinolaringológica é obrigatória e está prevista nos Anexos III e IV da Resolução nº 425/12 do Conselho Nacional de Trânsito que dispõe sobre o EAFM, sendo responsável pela detecção de inúmeras patologias otorrinolaringológicas entre as diversas faixas etárias, sendo a principal dela a constatação de perda auditiva e surdez, que uma vez confirmada, poderá culminar com restrições (B ou Y) na CNH do usuário (Adura, 2019).

Na avaliação Otorrinolaringológica os candidatos com média aritmética em decibéis (dB) nas frequências de 500, 1000 e 2000 Hz da via aérea (Davis; Silverman, 1970) na orelha melhor que apresentarem perda da acuidade auditiva inferior a 40 dB serão considerados aptos para a condução de veículo em qualquer categoria. Já os candidatos que apresentarem perda da acuidade auditiva igual ou superior a 40 dB na orelha melhor, serão considerados inaptos temporariamente, devendo ser encaminhados a avaliação complementar específica (item 1.5).

REVISTA TÓPICOS

Os candidatos que após tratamento e/ou indicação do uso de prótese auditiva alcançarem na média aritmética nas frequências de 500, 1000 e 2000 Hz na via aérea da orelha melhor perda da acuidade auditiva inferior a 40 dB, serão considerados aptos para a condução de veículo em qualquer categoria. Esta média deverá ser comprovada através de uma audiometria tonal aérea após tratamento ou audiometria em campo livre com uso de prótese auditiva no caso de sua indicação. Neste caso, deverá constar a observação médica: "Obrigatório o uso de prótese auditiva" (item 1.6).

Os candidatos que após tratamento e/ou indicação de prótese auditiva apresentarem perda da acuidade auditiva na média aritmética nas frequências de 500, 1000 e 2000 Hz na via aérea na orelha melhor igual ou superior a 40 dB somente poderão dirigir veículos automotores enquadrados na ACC e nas categorias A e B, com exame otoneurológico normal. Os veículos automotores dirigidos por estes candidatos não passíveis de correção, deverão estar equipados com espelhos retrovisores nas laterais (item 1.7) (Contran, 2024).

Na Resolução n.º 558 de 15 de outubro de 2015 emitida pelo Conselho Nacional de Trânsito, os surdos e deficientes auditivos passaram a ter o direito a serem acompanhados por um intérprete de LIBRAS no momento da retirada da Carteira Nacional de Habilitação. Nesse sentido, o intérprete deve estar presente em todas as etapas da habilitação, sempre visando deixar claro aos surdos sobre os trâmites administrativos (Moreira; Roque; Melo, 2021). Cabe aos Departamentos Estaduais de Trânsitos (DETRAN) realizarem a solicitação de intérpretes, que podem ser credenciados com

REVISTA TÓPICOS

base em suas qualificações profissionais, convênios ou contratos com órgãos especializados. De acordo com Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) existem aproximadamente seis milhões de deficientes auditivos no Brasil e de acordo com a Resolução 789/2020 do CONTRAN, as pessoas com deficiência auditiva e surdas têm o direito de dirigir veículos automotores.

A comunidade surda desempenha seus papéis de vida normalmente, de maneira socialmente ativa, o que inclui o direito de dirigir veículo automotor, com destaque para o fato de que tendem a ser pessoas mais atentas no trânsito, em alguns casos compensando a perda auditiva em uma visão mais focada, o que denota uma plasticidade neural, capacidade do sistema nervoso de modificar certas propriedades morfológicas e funcionais em resposta às mudanças no ambiente (Oliveira, Salina, Annunziato, 2016, p.1). Souza et al. (2016) reforçam que os motoristas surdos criam mecanismos compensatórios para se adaptarem ao trânsito, porém, os deficientes auditivos podem se comportar de maneira diferente devido ao momento em que houve a perda auditiva.

Neste contexto e considerando a importância do acesso ao trânsito por deficientes auditivos e surdos, o presente estudo teve o objetivo de conhecer e analisar acerca da inclusão dos deficientes auditivos e dos surdos no processo de obtenção da Carteira Nacional de Habilitação no Brasil, mapeando as barreiras enfrentadas, as adaptações necessárias e as boas práticas que podem ser implementadas para a promoção de uma inclusão efetiva.

REVISTA TÓPICOS

2. METODOLOGIA

O presente estudo é de caráter qualitativo e quantitativo, para o qual foi inicialmente realizada uma revisão bibliográfica do tipo expositiva, de base e temporal cuja finalidade foi a de expor um tema a partir da análise e síntese de várias pesquisas para dar suporte ao desenvolvimento desta tese em um intervalo de tempo definido (Silveira, 1992; Noronha; Ferreira, 2000). Para este estudo foram realizadas pesquisas nas seguintes bases de dados: Departamento Nacional de Trânsito do Estado de Rondônia, *National Library of Medicine National Institutes of Health* (PubMed), *SciVerse* (SCOPUS) e COCHRANE, Portal de Periódicos CAPES e Biblioteca Virtual da Saúde (BVS).

Os seguintes critérios de inclusão foram empregados – artigos que abordassem de forma quantitativa ou qualitativa o assunto acerca do “acesso ao trânsito por portadores de perda auditiva ou surdez”, bem como houvessem sido publicados na íntegra ou em parte após crivo editorial. As palavras utilizadas nas buscas foram: Perda Auditiva, Surdez, Medicina do Tráfego, Inclusão de Surdos.

Após a revisão bibliográfica foi realizada uma busca pelos dados quantitativos, tendo sido esta busca documental realizada no Departamento Nacional de Trânsito do Estado de Rondônia relativos aos atendimentos médicos de candidatos à obtenção e/ou renovação da CNH no município de Porto Velho realizadas entre os anos de 2016 e 2020.

3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

REVISTA TÓPICOS - ISSN: 2965-6672

REVISTA TÓPICOS

Após a realização das leituras e análises das bibliografias selecionadas foi possível verificar que século XX marcou o reconhecimento das questões urbanas como problemas urbanos autônomos, exacerbados pelo crescimento populacional que levou a problemas como acidentes e poluição ambiental. Nesse contexto, os critérios para avaliar a qualidade do tráfego incluíam o fluxo (redução do tempo de viagem), a segurança (prevenção de acidentes) e acessibilidade (facilidade de acesso a instalações e estradas, mantendo níveis aceitáveis de poluição sonora e do ar) e passaram a ser questões de extrema relevância (Vasconcelos, 2017).

Além disso, foram obtidos dados no Departamento Nacional de Trânsito do Estado de Rondônia relativos aos atendimentos médicos de candidatos à obtenção e/ou renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) no município de Porto Velho entre os anos de 2016 e 2020 (Quadro 2). A partir de uma análise descritiva destes dados foi possível observar que um percentual baixo de candidatos à obtenção de CNH com restrições “B” (uso obrigatório de prótese audiativa) e “Y” (surdez), demonstrando ou o desconhecimento que tem acerca do direito à obtenção da carteira, ou a dificuldades encontradas pelos candidatos na hora de concretizar os seus direitos.

Observou-se ainda uma queda no total de atendimentos médicos relacionado às alterações auditivas ao longo dos anos, culminando no menor número de atendimentos no ano de 2020, o que coincide com a pandemia de Covid-19 vivenciada em todo o mundo e que diminuiu o ritmo da procura pelos serviços em nível mundial, já que o mundo experimentava o isolamento e o

REVISTA TÓPICOS

distanciamento social. Os demais itens seguiram essa mesma linha de diminuição, tendo sido a maior quantidade de candidatos com restrição do tipo B no ano de 2016 e menor quantidade no ano de 2020 e um número estável para os candidatos com restrição do tipo Y.

Quadro 2. Total de atendimentos e perícias auditivas em Rondônia entre os anos de 2016 e 2020.

Anos dos atendimentos	Total de Atendimentos	Candidatos sem restrições	Candidatos com pelo menos uma restrição	Candidatos com restrição do tipo B	Candidatos com restrição do tipo Y
2016	14.271	11.460	2.811	16	2
2017	12.606	9.985	2.621	7	2
2018	10.534	8.106	2.428	6	3
2019	10.601	8.229	2.372	11	3

REVISTA TÓPICOS - ISSN: 2965-6672

REVISTA TÓPICOS

2020	9.921	7.592	2.329	4	2
------	-------	-------	-------	---	---

Fonte: Detran – Rondônia (2021)

O estudo de Thorslund *et al.* (2013) ao investigarem da perspectiva clínica verificaram a influência da perda auditiva no transporte, segurança e mobilidade e averiguaram os resultados obtidos a partir do estudo de grupos divididos conforme o grau de perda auditiva (leve, moderada, severa e profunda). Segundo Thorslund *et al.* (2013) os indivíduos com perda auditiva e surdez apresentam menores chances para adquirir a CNH. Além disso, a perda auditiva e a surdez afetam principalmente a atenção durante a condução veicular.

O baixo quantitativo de atendimentos médicos em deficientes auditivos e surdos não é exclusivo do Estado de Rondônia e algumas estratégias estão sendo adotadas na tentativa de ampliar estes atendimentos e incluir os deficientes auditivos e surdos ao tráfego. Um exemplo foi a ação realizada em Mato Grosso sob o comando do Detran (MT), que desenvolveu uma campanha para incentivar deficientes auditivos e surdos a obterem a carteira de motorista para carros e motos. O órgão enfatizou que os deficientes auditivos e surdos, como todos os cidadãos, têm o direito de dirigir conforme garantido por lei, desde que sejam maiores de idade e alfabetizados (Librasol, 2020).

REVISTA TÓPICOS

Outro exemplo foi o do workshop realizado no Centro Estadual de Apoio aos Deficientes Auditivos (Ceada), que reuniu aproximadamente 80 indivíduos surdos e discutiu a inclusão dos deficientes auditivos e surdos no trânsito. O evento destacou a importância de prestar assistência e aprimorar as habilidades auditivas de deficientes auditivos e surdos, um processo que está sendo implementado em várias regiões para promover a inclusão no trânsito. Esta reunião intitulada “Em busca da inclusão de surdos no trânsito”, enfocou o processo de obtenção da carteira nacional de motorista como parte dos esforços para lidar com a surdez, e foi citado durante o evento o cadastro de apenas 105 deficientes auditivos cadastrados no Detran de Mato Grosso (Librasol, 2020).

Muitos deficientes auditivos e surdos desconhecem seu direito de dirigir ou consideram o processo de qualificação excessivamente complexo, o que os leva a evitar a obtenção de uma licença. Deficientes auditivos e surdos podem obter qualificações nas categorias A e B para carros e motocicletas, enquanto é necessário um dispositivo especial (Prótese auditiva) que recupere a audição para Média Tritinal menor que 40 dB, para a CNH para veículos de carga e passageiros, o que contribui para que o deficiente auditivo e surdo não tire a CNH por não dispor do recurso financeiro (Librasol, 2020).

Seguindo com a análise das referências analisadas foi verificado que os deficientes auditivos e surdos possuem seus direitos assegurados por Resoluções como a de nº. 789 de 2020 do Conselho Nacional de Trânsito, bem como podem dirigir veículos automotores. A Resolução nº. 425 de 2012 do mesmo órgão que pessoas com deficiência auditiva igual ou superior a 40

REVISTA TÓPICOS

decibéis só podem se beneficiar da habilitação do tipo Autorização para Conduzir Ciclomotor (ACC) e nas categorias A e B (Contran, 2024). Em geral, os deficientes auditivos podem obter a Carteira Nacional de Habilitação, com ou sem auxílio de próteses auditivas (dependendo do grau de perda), já que o principal sentido exigido para o ato de dirigir é a visão.

Conforme Veiga (2024) este binômio entre os deficientes auditivos e a Carteira Nacional de Habilitação é um tópico marcado por desafios e dificuldades, mas que possui aspectos positivos, pois reforça que é totalmente possível aos deficientes auditivos e aos surdos adquirirem uma CNH, sendo isto estranho apenas a quem tem perspectiva limitada sobre o assunto. Em termos práticos, a emissão de CNH para pessoas deficientes auditivas e surdas está gradualmente se tornando uma realidade, ainda que em ritmo lento, refletindo algum grau de determinação política. Os responsáveis por supervisionarem estas questões afirmam que indivíduos deficientes auditivos e surdos podem, de fato, obter uma CNH, seja para dirigir veículos de passeio ou veículos que transportam cargas e passageiros, pois o principal sentido exigido para essa atividade é a visão (Veiga, 2024).

A CNH do deficiente auditivo é a mesma da CNH do ouvinte, sendo o único aspecto diferente a observação sobre a perda auditiva ou a surdez, sinalizando algumas restrições nas quais uma pessoa com deficiência deve dirigir. Esta informação é importante para o entendimento de como as autoridades de segurança rodoviária irão agir em uma determinada situação (Contran, 2024). Para obter a CNH, o candidato com perda auditiva ou surdez deve primeiro passar por uma avaliação médica e psicotécnica

REVISTA TÓPICOS

adequada. Esta avaliação deve ser realizada em clínicas credenciadas ao DETRAN de cada localidade e irão basicamente averiguar a capacidade do candidato em ouvir e dirigir um veículo.

Segundo o Departamento Estadual de Trânsito (2021) do estado de Rondônia para que os candidatos com perda auditiva ou surdez obtenham a Carteira Nacional de Habilitação algumas etapas devem ser realizadas. Inicialmente o candidato deve descrever a sua necessidade, de modo que ele poderá então solicitar um intérprete de Língua Brasileira de Sinais para auxiliá-lo durante todas as etapas do processo de habilitação, sendo estas: I. Avaliação Psicológica; II. Exame de Aptidão Física e Mental; III. Curso Teórico Técnico; IV. Curso de Simulação de Prática de Direção Veicular; V. Exame Teórico Técnico; VI. Curso de Prática de Direção Veicular; VII. Exame de Direção Veicular (DETRAN, 2021).

Para pleitear o intérprete o candidato deve se deslocar a um Centro de Formação de Condutores (CFC), portando seus documentos pessoais, em seguida será aberto um processo para a aquisição da CNH, momento em que haverá a coleta da biometria do candidato, em pontos específicos de coleta, como por exemplo a Circunscrição Regional de Trânsito (CIRETRAN) de cada localidade. Além disso, o candidato deverá fazer o reconhecimento fisionômico, momento este em que não poderá estar vestindo gorros, chapéus, bonés ou acessórios como óculos, ou seja, nada que venha a cobrir partes do rosto ou da cabeça (DETRAN, 2021).

O candidato ou condutor deverá utilizar peça superior de vestuário em tom escuro, preferencialmente de cor preta. Após a foto o candidato deverá se

REVISTA TÓPICOS

dirigir à uma Clínica Credenciada, à qual estará vinculado após a abertura do processo para a realização dos exames de sanidade física e mental, bem como a avaliação psicológica, composta pelo intérprete de LIBRAS. Em se tratando de candidato com perda auditiva ou surdez, este deverá levar um laudo médico especificando a sua deficiência auditiva, bem como exame audiométrico com laudo, ganho funcional (no caso de usuários de próteses auditivas) ambos emitidos no máximo 03 (três) meses antes (Adura, 2019).

O candidato portador de deficiência auditiva igual ou superior a 40 decibéis, considerado apto no exame otoneurológico, só poderá dirigir veículo automotor das categorias A ou B (Adura, 2019). No exame médico, a acuidade auditiva dos pacientes é medida por meio da prova de voz coloquial. Este teste é realizado com a pessoa colocada a dois metros de distância do examinador, sendo solicitada a falar algumas palavras, virada de costas para evitar a leitura labial. Em caso de reprovação nesse exame, o médico responsável solicita uma audiometria tonal aérea, teste que mede o nível da redução auditiva (Adura, 2019).

Quando a perda auditiva em algum dos ouvidos é igual ou maior que 40 dB, o deficiente necessita de um exame chamado Ganho Funcional, o qual verifica se com o uso da prótese os limiares auditivos atingem, ou não, níveis abaixo de 40 dB. Nos casos que não se consegue limiares abaixo de 40 dB, mesmo com o uso de próteses ativas, se faz necessário um exame otoneurológico normal para obter a CNH (Adura, 2019).

Sendo o candidato considerado APTO, este deverá efetuar o pagamento da taxa pelos serviços realizados pelo DETRAN de sua região. Após esta

REVISTA TÓPICOS

aprovação o candidato irá realizar o Curso Teórico/Técnico, quando irá aprender sobre direção defensiva, legislação, primeiros-socorros, mecânica e meio-ambiente. Cada autoescola tem a sua forma de funcionamento das aulas, entretanto todas oferecem o mesmo conteúdo que irá ser cobrado posteriormente em uma prova teórica.

Após as aulas teóricas o candidato irá realizar a prova teórica e, se aprovado dará início ao curso prático de direção veicular. Atualmente o condutor possui duas escolhas, sendo estas de fazer 20 horas de aulas práticas em veículo ou 15 horas de aulas práticas em veículo e 5 horas em equipamento simulador (total de 20 horas caso opte pelo uso do simulador) (Moreira; Roque; Melo, 2021). Aos candidatos à carteira do tipo B, atualmente são necessárias 20 horas de aulas práticas. Após as aulas práticas o candidato deverá realizar a prova prática de direção veicular. Caso seja aprovado o candidato deverá aguardar o recebimento de sua Carteira Nacional de Habilitação, mas caso seja reprovado deverá remarcar novo teste do Centro de Formação de Condutores após 15 dias e mediante o pagamento da taxa (Moreira; Roque; Melo, 2021).

3.1 Anotações “B” e “Y” na Carteira Nacional de Habilitação tipos A e B para surdos

Para os surdos é permitido dirigir até mesmo com surdez profunda, com e sem aparelhos auditivos. Na categoria de carros e motos, não existem restrições desde que o exame otoneurológico (para investigação de problemas de vertigem na região vestibular da orelha) esteja normal. Conforme Moreira (2021), duas situações são relevantes e devem ser

REVISTA TÓPICOS

consideradas para a aquisição da CNH, sendo a primeira situação a que envolve o condutor que possui implantes auditivos ou faz uso de aparelho e que apresenta em sua audiometria resultados abaixo de 40dB na média das frequências de 500, 1000 e 2000 Hz.

Na primeira situação a anotação a ser colocada na carteira é a anotação do tipo “B”, que significa que para este condutor se faz obrigatória a utilização de próteses auditivas para que o condutor tenha um resultado próximo a uma audição normal, devendo utilizá-la para ficar mais atento ao trânsito. A segunda situação é a de condutores que usam aparelhos ou possuem implantes e que apresentam resultados acima de 40dB na média da audiometria, neste caso a anotação que vai para a carteira é a anotação “Y”, que significa “surdez”, para as quais não é obrigatório o uso de aparelhos ou implantes.

Para dirigir veículos maiores, como ônibus, caminhões e todos os outros abrangidos pelas categorias especiais, os candidatos devem alcançar uma média de 40 decibéis na audiometria, isso fazendo uso da prótese auditiva ou aparelhos, nas frequências de 500, 1000 e 2000 Hz, ou seja, precisa atingir uma audição próxima de uma audição normal ao usar próteses auditivas, senão, não poderá dirigir nas categorias C, D e E (Moreira, 2021). Tal resultado precisa ser comprovado por uma audiometria tonal aérea ou de campo livre, utilizando os aparelhos/implantes. Neste caso, a única opção na CNH será a letra código “B” que significa uso obrigatório de próteses auditivas, portanto, se o condutor for autuado dirigindo sem usar a prótese estará passível às penalidades (Moreira, 2021).

REVISTA TÓPICOS

3.2 Principais Barreiras Enfrentadas pelos Deficientes Auditivos e Surdos no Processo de Obtenção de Carteira Nacional de Habilitação e no Trânsito

O trânsito é um espaço público e compartilhado e o movimento ocorre nas ruas e calçadas de modo geral, tanto por pedestres quanto por veículos. Desta forma, as mudanças que ocorrem neste ambiente complexo levam a múltiplos conflitos, identificados como as questões de acessibilidade, que podem ser originadas por dificuldade na comunicação dos deficientes auditivos e surdos com os demais motoristas/pedestres e controladores de trânsito. É comum o relato de que os deficientes auditivos e surdos sentem muita vergonha de sua condição, o que configura um estresse externo e que intensifica as dificuldades nesse cenário (Moreira, 2021).

É importante destacar a visão de Veiga (2024) sobre a dificuldade de informações congruentes acerca de como ocorre o processo de retirada de CNH pelos deficientes auditivos e surdos, pois em sua pesquisa o referido autor destacou um elevado desencontro de informações, o que segundo ele torna impossível a padronização, de modo que o melhor a quem está nesta busca é mesmo dirigir-se a um posto local de atendimento para esclarecimentos. Ainda neste contexto Veiga (2024) trouxe como principal barreira encontrada pelos deficientes auditivos e surdos no momento da aquisição da CNH, a ausência de profissionais intérpretes para auxiliá-los, o que é previsto na Resolução do CONTRAN nº 558/2015, mas que não ocorre na prática.

REVISTA TÓPICOS

Em situações como esta o deficiente auditivo ou surdo será direcionado a outro profissional ou terá a opção de levar seu próprio intérprete, que pode ser um familiar ou outra pessoa que atenda a esta condição, no entanto, isto denota incompetência do setor responsável, visto que cada órgão deve ter os seus intérpretes credenciados. Outra barreira encontrada pelos deficientes auditivos e surdos na hora da obtenção da CNH é a própria família, que pode agir com desprezo, descrença ou superproteção, impactando negativamente na qualidade de vida do deficiente auditivo e do surdo (Comunicare, 2019).

O estudo de Souza *et al.* (2016) realizado entre 2014 e 2015 em um Departamento Estadual de Trânsito e em uma instituição de referência em assistência a sujeitos com necessidades educacionais específicas englobaram 20 participantes divididos em 3 grupos contendo surdos, profissionais da instituição responsável pela assistência e profissionais do Departamento Estadual de Trânsito. Os participantes foram entrevistados e o grupo 1 composto pelos deficientes auditivos e surdos respondeu a questões sobre a existência de acessibilidade no trânsito para os deficientes auditivos e surdos, sobre situação(ões) que lhes haviam causado constrangimentos no trânsito e sobre o uso de aparelho de amplificação sonora individual (AASI) e cuidados adotados durante a condução veicular, em uma entrevista mediada por intérpretes.

O estudo de Souza *et al.* (2016) não obteve unanimidade nas respostas e descreveu variados pontos de vistas entre os deficientes auditivos e surdos no tocante à acessibilidade, comunicação e estratégias de direção. Foi destacada a importância na obtenção da CNH, como ferramenta de garantia

REVISTA TÓPICOS

de acessibilidade ao trânsito. Além disso, os desafios na comunicação sobretudo em emergências (acidentes ou avarias) foram também pontuados. Os deficientes auditivos e surdos travam uma luta no trânsito para que possam ser compreendidos por todos, sem exceções. Souza *et al.* (2016) também demonstraram que os deficientes auditivos e surdos cumprem as regras e dependem dos dispositivos visuais, no entanto, nem todos utilizam o amplificador de som individual (AASI), sendo a percepção a principal estratégia de direção.

Por fim, foi verificado dentre os estudos analisados que, entre as principais barreiras encontradas pelos deficientes auditivos e surdos para aquisição de CNH estão a barreira familiar, a falta de profissionais intérpretes nos órgãos responsáveis, a falta de padronização dos sinais de Libras (variações regionais), a avaliação psicológica porque o psicólogo pode não se comunicar de forma eficaz com o “surdo”, a necessidade da escrita durante o processo, quando o deficiente auditivo e o surdo precisará ler e responder, mas o surdo não foi alfabetizado na Língua Portuguesa e por isso tende a não compreender as questões (Veiga, 2024).

No estudo realizado por Amorim (2019) um grupo de deficientes auditivos/surdos também foi entrevistado e quando questionados sobre as dificuldades enfrentadas no processo de habilitação os deficientes auditivos/surdos responderam que haviam tido dificuldades para a aquisição e para a acessibilidade, ou seja, apesar de se falar em inclusão há anos e de existir a previsão legal para tal, há um descompasso entre o que dizem os dispositivos legais e o que é efetivado na prática.

REVISTA TÓPICOS

Verificou-se por Amorim (2019) a existência de negligência afetando a vida do deficiente auditivo/surdo, negligências como a falta de intérprete, de acessibilidade, de inclusão e a falta da ajuda de empresa para exercício de um direito amplamente difundido. Mais alarmante que este não exercício do direito foram os resultados obtidos quando os deficientes auditivos/surdos foram questionados acerca do preparo das empresas em atendê-los, uma vez que todos afirmaram que as empresas não estavam prontas para atendê-los em seu processo de habilitação ao tráfego. Esta situação foi reafirmada ao relatarmos a quantidade de empresas pelas quais precisaram passar até conseguirem realizar a habilitação, sendo que 2 (dois) entrevistados afirmaram ter ido em duas autoescolas, enquanto 1 (um) relatou ter ido em quatro autoescolas até ter conseguido realizar seu processo de habilitação Amorim (2019). Todos os entrevistados declararam que se sentiam excluídos no processo.

3.3 Boas práticas de promoção à inclusão dos deficientes auditivos e surdos no trânsito

Para inverter as situações expostas acima algumas adaptações com a finalidade de tornar o processo de obtenção e retenção da Carteira Nacional de Habilitação mais factível aos deficientes auditivos e surdos, como por exemplo, a garantia da presença dos intérpretes, o que em algumas situações já têm sido feito através de parcerias com instituições, como por exemplo, a Federação Nacional de Educação e Integração dos Surdos, que conta com intérpretes para auxiliar as pessoas com deficiência no processo de obtenção de CNH (Veiga, 2024).

REVISTA TÓPICOS

No tocante aos problemas familiares o suporte psicológico do deficiente auditivo/surdo e dos familiares pode auxiliar na sensibilização destes acerca da realidade do deficiente auditivo/surdo obter a CNH, uma vez que é totalmente capaz. Outras adaptações envolvem a utilização do Símbolo Internacional de Surdez que é um adesivo que deve ser colocado no veículo do condutor deficiente auditivo/surdo, sendo no vidro traseiro ou dianteiro com a finalidade de alertar aos demais motoristas e facilitar a identificação dos agentes e autoridades de trânsito no momento de uma possível abordagem.

Na página “hand talk” que é uma página considerada “amiga dos surdos” foi possível encontrar opções para tornar o processo de habilitação dos deficientes auditivos/surdos mais acessível. Segundo Hand Talk (2024), o primeiro passo para isso é o reconhecimento que medidas transformadoras precisam ser tomadas e para isso se faz necessário unir forças para implementar projetos que tornem os órgãos e entidades de trânsito mais acessíveis aos diversos públicos. O site reforça que a atuação dos Detrans é fundamental, dado seu papel regulador na formação dos condutores e o potencial que têm de servirem de exemplo para as demais instituições.

Segundo esta página amiga dos surdos é necessário que se use o potencial da internet, visto que esta é uma porta para o mundo, de modo que a criação de conteúdos virtuais mais explicativos e acessíveis sobre o processo de habilitação para pessoas deficientes auditivas/surdas é indispensável, principalmente em canais oficiais como os sites dos Detrans (Hand Talk, 2024). Iniciativas inovadoras como a criação de aplicativos que auxiliem os

REVISTA TÓPICOS

deficientes auditivos/surdos na hora da aquisição de CNH têm sido desenvolvidos, tais como o VLibras que é um tradutor simultâneo para libras, ou mesmo aplicativos que sejam utilizados pelas auto escolas, como é o caso do que ocorreu no município de Parintins em 2020 conforme noticiado pelo site Librasol (2020).

Além do desenvolvimento de softwares e aplicativos podem ser realizados também glossários ilustrados para os deficientes auditivos/surdos como realizado por Silva (2022), que abordou em sua dissertação a tradução de placas de sinalização de trânsito com a proposta do desenvolvimento de um glossário em libras para condutores deficientes auditivos/surdos. No estudo de Silva (2022) foram apresentadas informações sobre canais no youtube e páginas do instagram que apresentam materiais didáticos voltados aos deficientes auditivos/surdos, bem como informações sobre Centros de Formação de Condutores que possuem materiais adaptados ao ensino da legislação de trânsito para os deficientes auditivos/surdos.

Estas informações vão ao encontro do que é possível realizar para melhorar a acessibilidade dos deficientes auditivos/surdos, e o desenvolvimento de conteúdos acessíveis em Libras podem auxiliar tanto nas aulas teóricas quanto na aplicação dos exames. Além disso, as normas do CONTRAN prevêem que em casos de ausência de intérpretes, este seja substituído por tecnologias assistivas, desde que estas executem a interpretação de Libras de forma hábil.

Outros aspectos positivos foram encontrados no estudo de Amorim (2019), como o fato de que todos os entrevistados relataram sentirem-se atuantes e

REVISTA TÓPICOS

participativos a partir da conquista de sua CNH. Conforme a autora, “apesar das barreiras existentes e das dificuldades enfrentadas houve um sentimento satisfatório para os deficientes auditivos/surdos na aquisição da CNH, o que denota a validade do esforço, pois os beneficiados se sentiam bem e satisfeitos”. Estes relatos são ainda mais encorajadores da contínua busca por mais acessibilidade aos deficientes auditivos/surdos, não apenas no trânsito, mas em todas as diversas áreas da sociedade.

4. CONCLUSÃO

Dirigir é conquistar uma liberdade, mesmo que o trânsito seja caótico, é bom que o indivíduo mesmo na condição de deficiente auditivo/surdo, tenha sua Carteira Nacional de Habilitação para que sua autonomia seja contemplada. No entanto, mesmo que o indivíduo tenha perda auditiva parcial ou total, ele enfrenta dificuldades, seja por desconhecimento dos seus direitos ou pela falta de acessibilidade nos órgãos responsáveis pela emissão do documento, nos centros de Formação de Condutores e pela falta de intérprete de Libras. Desta forma, a acessibilidade comunicacional para os deficientes auditivos e surdos é fundamental para ser possível sua inclusão em todas as esferas da sociedade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ADURA, Flávio; GIANVECCHIO, Daniele; MUÑOZ, Daniel Romero. **Medicina de Tráfego**. *Revista de Medicina* (São Paulo), São Paulo, v. 91, n. 1, p. 14-15, jan.-mar. 2012.

REVISTA TÓPICOS - ISSN: 2965-6672

REVISTA TÓPICOS

ADURA, Flavio. **Procedimentos médicos para realização do EAFM para condutores e candidatos a condutores de veículos automotores baseados em evidências médicas.** 2019. 68 p. Ciência para Políticas Públicas. Universidade Federal de São Paulo – UNIFESP. Disponível em: https://www.abramet.com.br/repo/public/commons/eafm_em_bases_de_evid
Acesso em: 6 jul. 2024.

ALMEIDA, Magno Pinheiro; ALMEIDA, Miguel Eugênio. **História de libras: característica e sua estrutura.** *Revista Philologus*. Rio de Janeiro; CiFEFiL, 2012. Disponível em: https://scholar.google.com.br/scholar?hl=ptBR&as_sdt=0%2C5&q=onde+surgiu+a+libras&btnG=. Acesso em 12 set 2020.

ALVES, Elizabete Gonçalves; FRASSETTO, Silvana Soriano. **Libras e o desenvolvimento de pessoas surdas.** *Aletheia*. Nº 46, Canoas. Abr, 2015. Disponível em: http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S141303942015000100017. Acesso em: 30 out 2020.

AMORIM, Elisiane Vieira de. **A formação do surdo para aquisição da CNH: entre as leis e a efetivação prática.** 2019. 57 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Pedagogia) - Universidade Estadual da Paraíba, Centro de Humanidades, 2019.

AUDITIF. **A HISTÓRIA do aparelho auditivo.** 10 ago. 2024. Disponível em: <https://www.auditif.com.br/a-historia-do-aparelho->

REVISTA TÓPICOS - ISSN: 2965-6672

REVISTA TÓPICOS

[auditivo#:~:text=O%20primeiro%20dispositivo%20que%20pode,para%20o%20](#)

Acesso em: 10 ago. 2024.

BIBLIOTECA VIRTUAL EM SAÚDE. Ministério da Saúde. **26/9 – Dia Nacional dos Surdos/Dia Internacional da Linguagem de Sinais/Semana Internacional dos Surdos**. Disponível em: <https://bvsm.sau.gov.br/26-9-dia-nacional-dos-surdos-dia-internacional-da-linguagem-de-sinais-semana-internacional-dos-surdos/>. Acesso em: 6 jul. 2024.

BOGO, Maria Lúcia Floriani; CAGNINI, Zenilda Vitalina de Santana; RADUENZ, Marisa. **Momento do diagnóstico de deficiências: sentimentos e modificações na vida dos pais**. 2014. Disponível em: <<http://psicologado.com/psicologia-geral/desenvolvimento-humano/momento-dodiagnostico-de-deficiencia-sentimentos-e-modificacoesna-vida-dos-pais>>. Acesso em: 20 jan 2021.

CARNIEL, Fagner. **A reviravolta discursiva da Libras na educação superior**. *Revista Brasileira de Educação* v. 23. Maringá, PR. 2018. Disponível em <https://www.scielo.br/j/rbedu/a/rDd6XLCGGxTKNKc3Y5mZcJJ/?format=pdf&lang=pt>>. Acesso em: 03 de nov 2021.

COMUNICARE. **Afinal, o deficiente auditivo pode ou não dirigir?** *Comunicare Aparelhos Auditivos*, 29 jun. 2019. Disponível em: <https://comunicareaparelhosauditivos.com/deficiente-auditivo-pode-dirigir/>. Acesso em: 7 jul. 2024.

REVISTA TÓPICOS - ISSN: 2965-6672

REVISTA TÓPICOS

CRUZ, Samara Rodrigues; ARAUJO, Doracina Castro Aparecida. **A história da educação de alunos com surdez: ampliação de possibilidades?** *Revista Educação Especial*, vol. 29, núm. 55, maio-agosto, 2016.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO. **Carteira Nacional de Habilitação para Deficientes Auditivos**. Disponível em: <<https://detran.es.gov.br/cnh-para-deficientes-auditivos>>. Acesso em: 15 nov 2021.

DUARTE, Soraya Bianca Reis; et al. **Aspectos históricos e socioculturais da população surda**, *História, Ciências, Saúde*, Manguinhos, Rio de Janeiro, v.20, n.4, p.1713-1734, out/dez 2013.

ESTRELA, Giovanna. **Ranking trágico: Brasil é 3º país que mais registra mortes no trânsito**. *Metrópoles*, Brasília, 20 nov. 2023. Disponível em: <https://www.metropoles.com/brasil/ranking-tragico-brasil-e-3o-pais-que-mais-registra-mortes-no-transito>. Acesso em: 7 ago. 2024.

GANDRA, Alana. País tem 10,7% milhões de pessoas com deficiência auditiva, diz estudo. Agência Brasil. Rio de Janeiro. 2019. Disponível em: <<https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2019-10/brasil-tem-107-milhoes-dedeficientes-auditivos-diz-estudo>>. Acesso em: nov. 2021.

HAUTRIVE, Giovana Medianeira Fracari. **Língua Brasileira de Sinais – LIBRAS**. Universidade Federal de Santa Maria. Santa Maria; RS. 2019. Disponível em:

REVISTA TÓPICOS - ISSN: 2965-6672

REVISTA TÓPICOS

<https://www.ufsm.br/app/uploads/sites/358/2019/06/MD_LIBRAS_diagram%C3%A3o-final_isbn.pdf>. Acesso em: 13 set 2021.

KENDRICK, Denielli; CRUZ, Gilmar de Carvalho. **Oficialização das libras: movimento surdo e político linguística de resistência.** *Revista Trama*,14. Ano 2018.

LEI Nº 10.436, DE 24 DE ABRIL DE 2002. Dispõe sobre a Língua Brasileira de Sinais - Libras e dá outras providências. Brasília: Presidência da República, Casa Civil, Subchefia para Assuntos Jurídicos. Publicada no Diário Oficial da União, 25 abr. 2002. Disponível em: https://planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/l10436.htm. Acesso em: 6 jul. 2024.

MOREIRA, Gabriela Silva; MELO, Patrícia de Cássia Roque; REIS, Ducilene Saraiva. **Primeira habilitação (cnh) para Surdos:** Um estudo de caso no município de Porto Velho/RO. Disponível em: <https://www.porsinal.pt/index.php?ps=artigos&idt=artc&cat=12&idart=494>. Acesso em: nov. 2021.

MOREIRA, Paula Pfeifer. **Sou sudo: posso tirar CNH (Carteira de Motorista) e dirigir?** Disponível em: <https://cronicasdasurdez.com/surdo-cnh-dirigir/>. Acesso em: nov.2021.

MORI, Nerli Nonato Ribeiro; SANDER, Ricardo Ernani. **História da educação dos surdos no Brasil.** Maringá. Dez, 2015. Disponível em:

REVISTA TÓPICOS

<http://www.ppe.uem.br/publicacoes/seminario_ppe_2015/trabalhos/co_04/9

Acesso em: 12 set 2021.

O direito dos surdos de dirigir: como tornar o processo de habilitação mais acessível. Hand talk, 2024. Disponível em: <https://www.handtalk.me/br/blog/direito-dos-surdos-dirigir/>. Acesso em: 7 jul. 2024.

OLIVEIRA, Claudia Eunice Neves de; SALINA, Maria Elisabete; ANNUNCIATO, Nelson Francisco. **Fatores ambientais que influenciam a plasticidade do SNC.** *Acta Fisiátrica*, v. 8, n. 1, p. 6-13, 2001.

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 425, DE 27 DE NOVEMBRO DE 2012. Dispõe sobre o exame de aptidão física e mental, a avaliação psicológica e o credenciamento das entidades públicas e privadas de que tratam o art. 147, I e §§ 1º a 4º e o art. 148 do Código de Trânsito Brasileiro. Publicado no *Diário Oficial da União*, Brasília, 10 dez. 2012. (Revogado pela Resolução CONTRAN Nº 927, de 28 mar. 2022). Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=247963>. Acesso em: 6 jul. 2024.

SANTOS, Emmanuelle Félix. **Tecendo leituras nas pesquisas sobre Libras: sentidos atribuídos ao seu ensino na educação superior.** Ilhéus, BA: Editus, 2015, pp. 67-91. Disponível em: <<http://books.scielo.org/id/m6fcj/pdf/almeida9788574554457-05.pdf>>. Acesso em: 12 set 2021.

REVISTA TÓPICOS - ISSN: 2965-6672

REVISTA TÓPICOS

SILVA, Rogério Feitosa Oliveira da. **A tradução das placas e sinalização do trânsito: proposta de glossário em Libras para condutores surdos.** 2021. 135 p. Dissertação (Mestrado em Estudos de Tradução) - Universidade de Brasília, 2022.

SISTEMA DE CONSELHOS DE FONOAUDIOLOGIA. **Guia de Orientações na Avaliação Audiológica Básica.** Abril, 2017. Disponível em: < <https://www.fonoaudiologia.org.br/cffa/wp-content/uploads/2013/07/Manual-deAudiologia.pdf>>. Acesso em: 11 set 2021.

SOUZA, Pedro Paulo Ubarana. **Educação de surdos no Brasil: uma narrativa histórica.** V Congresso Nacional de Educação. Olinda, PE. 2018. Disponível em: <<https://www.editorarealize.com.br/editora/anais/conedu/2018/TRABALHO>>. Acesso em: 05 de fevereiro 2021.

SOUZA, Vânia Mendes de et al. **A inclusão de surdos no trânsito.** Revista CEFAC, São Paulo, v. 18, n. 3, p. 529-536, maio-jun. 2016. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rcefac/a/W5fT46PFP8DXZYXGGjW48GB/?lang=pt>. Acesso em: 1 jun. 2021.

STROBEL, Karin. **História da educação de surdos.** Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, 2009. 49 p. Disponível em: <https://www.libras.ufsc.br/colecaoLetrasLibras/eixoFormacaoEspecificica/histo>. Acesso em: 7 jul. 2024.

REVISTA TÓPICOS - ISSN: 2965-6672

REVISTA TÓPICOS

SURDOS podem e devem tirar a carteira de motorista. LIBRASOL, 23 jul. 2020. Disponível em: <https://www.librasol.com.br/surdos-podem-e-devem-tirar-a-carteira-de-motorista/>. Acesso em: 7 jul. 2024.

THORSLUND, B. et al. **Hearing loss and a tactile signal in a navigation system: Driving behavior and eye movements.** Journal of Eye Movement Research, v. 6, n. 5, p. 1-9, 2013. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/289647842_Hearing_loss_and_a_si Acesso em: 7 jul. 2024.

UNESCO. **Declaração de Salamanca sobre princípios, política e práticas na área das necessidades educativas especiais.** Cidade de Salamanca, Espanha, 10 de Junho,1994. Disponível em:< <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000139394>>. Acesso em: 30 de out 2021.

VASCONCELOS, Eduardo. **O que é trânsito.** Brasiliense, 2017.

VEIGA, A. César. **E quando o condutor do veículo é surdo?** Portal do Trânsito, 9 set. 2016. Atualizado em: 2 nov. 2022. Disponível em: <https://www.portaldotransito.com.br/coluna/transito-e-a-sociedade/e-quando-o-condutor-do-veiculo-e-surdo/>. Acesso em: 6 jul. 2024.

¹ Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em como requisito parcial para a obtenção do grau de Doutor do Programa de Formação de Pesquisadores em Saúde.